„GACEK-2" — TO NOWY CEL LATAJĄCY, KTÓRY ZASTĄPI UŻYWANE DOTYCHCZAS W NASZYM LOTNICTWIE WOJSKOWYM TZW. „RĘKAWY". WYŻEJ: „GACEK-2" NA SWYM PODWOZIU. Z PRAWEJ: KONSTRUKTOR MJR ADAM LEWANDOWSKI PRZYGOTOWUJE SWE DZIEŁO DO LOTU PRÓBNEGO. PATRZ ARTYKUŁ W NUMERZE.

Foto: WAF — Z. Chmurzyński (2)



Skrzydlata POLSKA

NR 26 (312) • 25. VI. 1957 • ROK WYDANIA XIII • CENA 1,50 zł

TRAGICZNA KATASTROFA SAMOLOTU PLL „LOT" POD MOSKWĄ

DNIA 14 czerwca br. około godziny 23.30, miał miejsce tragiczny wypadek samolotu PLL „LOT", na pokładzie którego oprócz załogi znajdowało się ośmiu pasażerów.

Katastrofa nastąpiła w odległości 5—6 km od lotniska Wnukowo pod Moskwą w czasie silnej burzy i ulewnego deszczu. W chwili utraty łączności radiowej z lotniskiem Wnukowo samolot znajdował się prawdopodobnie na wysokości 150—200 m, przy czym pułap wynosił zaledwie 70 m. Istnieje prawdopodobieństwo, że samolot wykonując zakręt zawadził skrzydłem o ziemię, co spowodowało katastrofę. Śmierć poniosło czterech członków załogi — kapitan statku Władysław Snacki, drugi pilot Mieczysław Pląder, radiooperator pokładowy Michał Łukasiewicz i mechanik pokładowy Marian Siemieniak oraz pięciu pasażerów — małżeństwo Beuker (USA), minister handlu Mongolskiej Republiki Ludowej Baator, ekspert handlowy Ambasady Mongolskiej w Moskwie Lubssanbardar oraz obywatel polski Turek, delegowany służbowo do Biura Radcy Handlowego w Moskwie.

Przy życiu utrzymali się jedynie trzej pasażerowie: matka i 12-letnia córka Tremper oraz Chewerston (USA) i stewardessa Ewa Fedorowska, która odzyskawszy przytomność w kilka chwil po wypadku dotarła w czasie burzy przez lasek do szosy, gdzie zatrzymała samochód i udała się na lotnisko, zawiadamiając władze o wypadku.

Dochodzenie w sprawie przyczyn wypadku prowadzi specjalna komisja rzeczoznawców, której pracami kieruje ze strony radzieckiej marszałek lotnictwa Żaworonkow, a ze strony polskiej — wiceminister Rustecki.


W. Snacki


M. Pląder


M. Łukasiewicz


M. Siemieniak

DNIA 14 czerwca 1957 roku, pełniąc służbę na samolocie pasażerskim Polskich Linii Lotniczych „LOT", zginęli śmiercią tragiczną:

kapitan statku — **WŁADYSŁAW SNACKI**, odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi, 2-krotnie Srebrnym Krzyżem Zasługi, medalem Zwycięstwa i Wolności, odznaką Grunwaldu i odznaką za milion kilometrów lotu;

drugi pilot — **MIECZYSŁAW PLĄDER**;

radiooperator pokładowy — **MICHAŁ ŁUKASIEWICZ**, odznaczony odznaką za milion kilometrów lotu;

mechanik pokładowy — **MARIAN SIEMIENIAK**, odznaczony odznaką za milion kilometrów lotu.

W zmarłych tracimy ofiarnych pracowników lotnictwa i nieodżałowanych kolegów i towarzyszy.

DYREKCJA I PRACOWNICY, POP PZPR I RADA ZAKŁADOWA POLSKICH LINII LOTNICZYCH „LOT"



W dniu 13 czerwca 1957 roku zginął w Poznaniu śmiercią tragiczną

EDWARD ADAMSKI

długoletni współpracownik „Skrzydlatej Polski", pilot-instruktor i działacz lotniczy, ostatnio kierownik Szkoły Szybowcowej w Jeżowie. W zmarłym tracimy wybitnego publicystę, a sport lotniczy okryty został żałobą po stracie długoletniego wychowawcy pilotów szybowcowych, dobrego kolegi i doskonałego znawcy metodyki szkolenia.

Zmarły zginął w pełni sił, mając 42 lata. Osierocił żonę i troje dzieci.

Cześć Jego pamięci!

EDWARD MAKULA
SZYBOWCOWYM MISTRZEM POLSKI NA ROK 1957

DNIA 17 czerwca o godzinie 13 nastąpiło zakończenie IV Szybowcowych Mistrzostw Polski, które trwały od 2 czerwca w Lesznie. Na uroczystość przybyli: wiceminister Spraw Wewnętrznych Stefan Antosiewicz, wyżsi oficerowie lotnictwa, przedstawiciele Ministerstwa Komunikacji, członkowie Zarządu Aeroklubu PRL oraz zaproszeni goście. Do zebranych przemówił wiceminister Antosiewicz, po czym odczytano list ministra Komunikacji do uczestników Mistrzostw. Z kolei przewodniczący Komisji Sędziowskiej Tadeusz Rejniak odczytał wyniki ogólne IV SMP po rozegraniu siedmiu konkurencji. Następnie wręczono nagrody: Szybowcowy Mistrz Polski Edward Makula otrzymał przechodnią nagrodę Ministerstwa Komunikacji — statuę Ikara, Ministerstwa Leśnictwa — odbiornik radiowy „Stolica" oraz Aeroklubu PRL — kajak składany; wicemistrz Polski Zbigniew Kirakowski — zegarek „Atlantic", a Zdzisław Przyjemski — namiot. Przedstawiciel naszej redakcji wręczył pierwszym dwudziestu uczestnikom Całorocznych Zawodów Szybowcowych tygodnika „Skrzydlata Polska" o Memoriał Ryszarda Bitnera dyplomy. Po ściągnięciu flagi z masztu szybownicy i zaproszeni goście udali się na obiad. O godzinie 16 rozpoczęły się loty pasażerskie. Między innymi na „Bocianie" latał z Edwardem Makulą wicemin. Antosiewicz. Tego samego dnia większość zawodników odleciała do swoich aeroklubów. (m)

NOWY REKORD ŚWIATA
WANDY SZEMPLIŃSKIEJ

W czasie trwania V konkurencji IV Szybowcowych Mistrzostw Polski dnia 14 czerwca, w przelocie prędkościowym po trasie trójkąta 200 km Wanda Szemplińska ustanowiła nowy rekord świata, uzyskując wynik 60,0 km/h. Dotychczasowy wyczyn (z dnia 6 czerwca 1956 r.) należał do pilotki jugosłowiańskiej Cvetki Klancnik i wynosił 53,859 km/h.

(m)

WYNIKI OGÓLNE IV SMP

1.	E. Makula	Katowice	5 744,0 pkt.
2.	Z. Kirakowski	Gliwice	5 565,1 „
3.	Z. Przyjemski	Inowrocław	5 378,8 „
4.	S. Wielgus	Kraków	5 334,2 „
5.	R. Sochacki	Warszawa	5 303,9 „
6.	J. Adamek	Warszawa	5 235,9 „
7.	T. Dziuba	Szczecin	5 187,9 „
8.	B. Komać	Vrsac	5 141,3 „
9.	W. Sznurowski	Warszawa	5 131,1 „
10.	T. Góra	Bielsko	5 079,7 „
11.	B. Wodzyński	Warszawa	5 068,3 „
12.	L. Merło	Bydgoszcz	5 019,5 „
13.	Z. Skolski	Jel. Góra	4 981,1 „
14.	S. Majerowski	Warszawa	4 945,2 „
15.	J. Popiel	Jeżów	4 885,9 „
16.	A. Bandoła	Kraków	4 810,3 „
17.	H. Zydorczak	Ostrów Wlkp.	4 690,2 „
18.	J. Wojnar	Kraków	4 676,2 „
19.	P. Majewska	Warszawa	4 675,5 „
20.	S. Makaruk	Warszawa	4 657,2 „
21.	J. Gawęcki	Warszawa	4 586,1 „
22.	W. Szemplińska	Warszawa	4 582,8 „
23.	F. Niechwiejczyk	Poznań	4 575,5 „
24.	L. Bajewska	Warszawa	4 567,9 „
25.	J. Dankowski	Lisie Kąty	4 552,8 „
26.	Z. Rain	Zagrzeb	4 379,0 „
27.	A. Witek	Wrocław	4 260,1 „
28.	K. Wiciński	Białystok	4 097,4 „
29.	B. Baranowski	Łódź	4 007,1 „
30.	S. Skrzydlewski	Bielsko	3 960,9 „
31.	B. Kochanowski	Wrocław	3 875,6 „
32.	A. Brzoza	Warszawa	3 819,6 „
33.	Z. Żółkoś	Bydgoszcz	3 697,3 „
34.	M. Gorzelak	Wrocław	3 668,7 „
35.	V. Stepanović	Belgrad	3 375,2 „
36.	R. Jakób	Poznań	3 112,6 „
37.	L. Misiek	Poznań	2 588,1 „
38.	W. Łanecka	Warszawa	2 448,1 „
39.	S. Makne	Poznań	2 352,2 „
40.	Z. Sienkiewicz	Białystok	1 911,9 „

NASZ MOSKIEWSKI KORESPONDENT DONOSI

PRZED ŚWIĘTEM

Wielka parada lotnicza z okazji Święta Lotnictwa ZSRR odbędzie się w Tuszyno w dniu 30 czerwca. Uzupełniając informacje zamieszczone w numerze 25 „Skrzydlatej" podajemy dalsze szczegóły pokazów lotniczych.

Po raz pierwszy demonstrowany będzie dwumiejscowy śmigłowiec konstrukcji Kamowa — „Ka - 15". Śmigłowiec Mi-4 zademonstruje przelot z uwieszonym na linach pod kadłubem samochodem „Moskwicz". Wśród nowych samolotów pokazany zostanie nowy wariant Tu-104 na 70 pasażerów, turbośmigłowa „Ukraina" i najnowsza konstrukcja Tupolewa Tu-110, wyposażona w cztery silniki turboodrzutowe. Nowy samolot znacznie przewyższa pod względem osiągów Tu-104.

G. B. Dragunow

20-lecie PRZELOTU

Dnia 20 czerwca br. minęło 20 lat od radzieckiego przelotu bez lądowania z Moskwy przez Biegun Północny do USA. Lotu dokonał samolot ANT-25 z załogą: W. Czkałow, G. Bajdukow i A. Bieljakow. Lot trwał 63 godziny. Radziecka gazeta „Sowietskaja Awiacja" rozpoczęła w rocznicę przelotu druk wspomnień jedynego żyjącego jeszcze członka załogi ANT-25, G. Bajdukowa (obecnie generała lotnictwa).

NOWY REKORD

Komisja Sportowa Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. Czkałowa zatwierdziła nowy rekord wszechzwiązkowy w kategorii modeli na uwięzi (do 2,5 cm³). Model N. Demjanienko uzyskał 26 maja br. prędkość 197,802 km/h. Poprzedni rekord przekroczono o 14,127 km/h.

XXVI MTP

Liczne polskie eksponaty lotnicze wystawione na tegorocznych Targach Poznańskich wzbudziły duże zainteresowanie gości zagranicznych. Prawdopodobnie dojdzie do skutku sprzedaż śmigłowców i szybowców, a także silników modelarskich. Specjalne sprawozdanie z Targów zamieścimy w następnym numerze „Skrzydlatej".

Dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministrestwa Komunikacji Zwierzyński wręcza statuę Ikara Edwardowi Makuli.



SUKCES POLAKA NA MISTRZOSTWACH W ANGLII

W Cambridge w dniach 9—10 czerwca odbyły się mistrzostwa małego lotnictwa 1957, w kategorii modeli latających i na uwięzi. Mistrzostwa odbywały się przy niesprzyjających warunkach podczas silnego deszczu. W konkurencji modeli redukcyjnych pierwsze trzy miejsca zajęli:

1. *Norman z modelem latającym Avro-Tudor* — 79 pkt.
2. *Godfrey z dwusilnikowym Percival — Pembroke (na uwięzi)* — 77 pkt.
3. *Z. Datkiewicz (Polak) z modelem samolotu PZL „Mewa" z silnikiem Amco B B 3,5 cm³* — 76 pkt.

Modelem tym Datkiewicz wykonał 2 loty z ręki, gdyż przy złych warunkach atmosferycznych nawet przy obciążeniu modelu wodą start był utrudniony.

Zajęcie III miejsca na mistrzostwach przez naszego rodaka należy uważać za sukces, gdyż konkurencja modeli redukcyjnych była obsadzona bardzo silnie, a warunki atmosferyczne podczas zawodów utrudniały loty modeli.

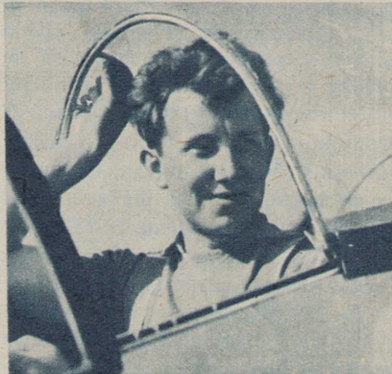
F. P.

PO IV SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTWACH POLSKI

OD siedmiu lat z rzędu, po corocznych Szybowcowych Mistrzostwach Polski, mam miłą okazję dzielenia się z Czytelnikami „Skrzydlatej" uwagami o przebiegu i wynikach tych największych, naszych imprez szybowcowych w roku. Czas dostatecznie długi, aby móc popaść w pewne rutyniarstwo ocen i sformułowań. Z tym większym więc zdziwieniem stwierdzam, że omówienie tegorocznych Mistrzostw nie tylko że nie układa mi się w jakiś ewentualny szablon, ale wręcz nastręcza mi trudności w ujęciu tematu. Przyczynę tego faktu wyjaśnia zdaje się zdanie, jakim jedna z dziennikarek prasy sportowej rozpoczęła swój reportaż z IV konkurencji Mistrzostw — przelotu po trasie trójkąta 100 km. Zdanie to brzmiało następująco: „W przeprowadzonej dzisiaj konkurencji nie padły żadne nadzwyczajne wyniki, ani rekordy".

Otóż to. Przywykliśmy mierzyć wyniki Szybowcowych Mistrzostw Polski osiągnięciami, stanowiącymi nowe rekordy krajowe, czy nawet światowe, a w najgorszym razie nowe ilości diamentów uzyskanych przez zawodników. Osiągnięcia takie były plonem na ogół wszystkich rozgrywanych dotychczas zawodów krajowych. Tymczasem tegoroczne, IV Szybowcowe Mistrzostwa Polski, poza jednym, dość nieoczekiwanym zresztą rekordem Szemplińskiej, nie przyniosły ani nowych diamentów, ani innych „nadzwyczajnych wyników". Na pierwszy rzut oka można by więc odnieść wrażenie, że poziom mistrzostw był niski i że w rozwoju naszego wyczynu szybowcowego nastąpiło jakieś niepokojące przyhamowanie. (Nic bardziej mylnego od takiego właśnie wrażenia).

Tabela szybowcowych rekordów zarówno światowych jak i krajowych jest już bardzo daleka od tej sprzed kilku lat, kiedy poszczególne wyniki można było poprawiać przy lada sprzyjających warunkach meteorologicznych. Poprawienie jednego rekordu szybowcowego dzisiaj ma przeważnie znacznie większy ciężar gatunkowy, niż dawniej pobicie dwóch, a nawet trzech pozycji rekordowych. Jeśli zaś idzie o diamenty, to wystarczy powiedzieć, że w tegorocznych Mistrzostwach Polski na 40 startujących zawodników szesnastu miało pełne Diamentowe Odznaki Szybowcowe, czyli po 3 diamenty, trzynastu miało po dwa zdobyte diamenty, a jedenastu po jednym. Nie było ani jednego zawodnika, któryby się legitymował tylko „gołą" Złotą Odznaką Szybowcową. Te liczby mają swoją wymowę. Świadczą one wyraźnie o tym, że szybownictwo nasze nie tylko nie obniżyło swego poziomu, lecz przeciwnie dorobek wyczynowy ogółu uczestników mistrzostw wzrósł tak dalece, iż trudno w czasie dwóch tygodni zawodów jeszcze go wzbogacić.



Edward Makula — Szybowcowy Mistrz Polski na rok 1957.

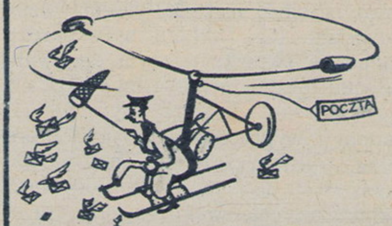
Może ktoś zauważyć, że przecież w ciągu całych IV Szybowcowych Mistrzostw Polski nie rozegrano żadnej konkurencji, której ukończenie byłoby równoznaczne ze spełnieniem przez zawodnika warunku diamentowego. Rzeczywiście tak było, ale to jest już osobne zagadnienie, które z poziomem naszego wyczynu szybowcowego nie ma nic wspólnego. Tegoroczne Mistrzostwa Polski odbyły się bowiem w zupełnie wyjątkowych warunkach meteorologicznych. Nazwanie ich niesprzyjającymi byłoby może błędne, natomiast z całą pewnością trzeba je określić jako warunki bardzo trudne, wymagające od zawodników ogromnej odporności fizycznej i jeszcze większej psychicznej.

Poza pierwszą konkurencją — rozegraną w dniu otwarcia mistrzostw — prędkościowym przelotem docelowym na trasie Leszno—Ostrów Wlkp. (92 km), któremu towarzyszyły względnie korzystne, dość typowe warunki termiczne, wszystkie następne konkurencje zostały przeprowadzone w sytuacjach przy jakich nie często zdarza się rozgrywać konkurencje na zawodach szybowcowych. Do dwunastego dnia mistrzostw, czyli przez pierwsze półtora tygodnia ich trwania Polska znajdowała się ustawicznie w zasięgu układów niżowych lub zatok niskiego ciśnienia. Cechowało je dość szczególne w meteorologii zjawisko c o d z i e n n e g o przechodzenia nad obszarem kraju układów frontowych, na przemian chłodnych i ciepłych, w większości jednak chłodnych, lub zokludowanych, o charakterze chłodnym. Przesuwały się one z zachodu na wschód dzień po dniu, czasem jednak jak na przykład 10 czerwca, cofały się z powrotem w kierunku zachodnim. Tym niecodziennie spotykanym, masowym wędrówkom frontów towarzyszyło oczywiście duże zachmurzenie warstwowe i częste opady deszczu, chwilami ulewnego. W tej sytuacji pogodowej, przy wykorzystaniu krótkotrwałych luk międzyfrontowych, rozegrane zostały druga i trzecia konkurencja mistrzostw: powtórny prędkościowy przelot docelowy do Ostrowa i przelot otwarty. Zamierzona w dniu 11 czerwca próba przeprowadzenia konkurencji przelotu po trasie trójkąta 200 km zakończyła się fiaskiem, gdyż z przyczyn meteorologicznych żaden z zawodników nie zdołał przelecieć minimalnej odległości ponad 50 km.

Dopiero ostatnie cztery dni mistrzostw (od 13 czerwca) przyniosły zmianę pogody. Rzecz wprawdzie do dyskusji, czy była to zmiana na lepsze, na pewno jednak zmiana. Polska znalazła się mianowicie na skra-

(C. D. NA STR. 4)





DO i OD redaktora „Skrzydlatej"

W SPRAWIE LICENCJI PILOTA TURYSTYCZNEGO

W normalizacji stosunków, jaka nastąpiła u nas po VIII Plenum, która objęła również lotnictwo sportowe, istnieją jeszcze w dalszym ciągu pewne anomalie. Mam tu na myśli sprawę egzaminów wymaganych dla uzyskania licencji pilota turystycznego również od tych, którzy te uprawnienia już posiadali, a którym zostały one odebrane w okresie „weryfikacji" lub na skutek bezprawnego pozbawienia wolności.

Dotyczy to w wielu przypadkach tych, którzy posiadali licencję pilota turystycznego I-go stopnia w okresie przed — i powojennym, ze wszystkimi uprawnieniami. Jednym słowem ludzie, którzy latami byli związani z lotnictwem, a więc posiadają duże doświadczenie lotnicze i dziś ponownie do tego lotnictwa wracają.

Od tych wszystkich — jeśli chcą odzyskać uprawnienia, które im już raz nadano — żąda się dziś składania egzaminów. A przecież ważność raz nadanej licencji zależała tylko od jednego warunku (poza pewnym minimum wylatanych w danym okresie godzin): posiadania ważnych badań lekarskich i tylko ten warunek powinien być obecnie wymagany. Piloci tacy składaliby tylko egzamin w aeroklubach przed szefem wyszkolenia z obowiązujących przepisów prawa lotniczego, wydanych w międzyczasie instrukcji i znajomości sprzętu na którym mają latać. Poza tym wylataliby wymagane minimum godzin. To powinno być wystarczającym warunkiem dla odzyskania już raz nadanych uprawnień pilota turystycznego.

Licencja pilota turystycznego jest takim samym uprawnieniem dla pilota, jak pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych dla kierowcy samochodowego. To ostatnie otrzymuje się również jednorazowo i traci tylko wtedy, gdy naruszy się obowiązujące przepisy czy spowoduje zawiniony wypadek. Wtedy odbiera się je na stałe lub na pewien okres i zarządza ponowny egzamin.

Podobnie były zawsze traktowane, u nas i za granicą, uprawnienia pilota turystycznego. Toteż dla tych, którzy je już w przeszłości uzyskali i żadnego wykroczenia przeciw dyscyplinie lotniczej nie popełnili, wymaganie obecnie ponownych egzaminów jest co najmniej nie zrozumiałe i niezgodne z pojęciem prawa.

Te kilka uwag kieruję pod adresem zainteresowanych czynników w nadziei, że zrewidują one swoje stanowisko i przywrócą nam już raz nadane uprawnienia. Tego wymaga pojęcie normalizacji stosunków w lotnictwie sportowym i ambicja zainteresowanych pilotów.

Inż. WŁ. KAMIŃSKI
Poznań

List ten kierujemy do Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji sądząc, że poruszona w nim sprawa nie pozostanie bez echa.

ju układu wyżowego, który miał swój ośrodek nad Bałtykiem. Masy powietrza tego układu były bardzo suche, w związku z czym panowała pogoda bezchmurna. Chwiejność w tych masach powietrza była niemal żadna i wypracowywało ją dopiero silne nasłonecznienie, przeważnie zresztą w dość późnych godzinach południowych. Swego rodzaju curiosum meteorologiczne zanotowano w dniu 13 czerwca, kiedy to izoterma sięgała 2 200 m, czyli od powierzchni ziemi do wysokości 2 200 m panowała jednakowa temperatura + 10°C. Dopiero po silnym nasłonecznieniu wzbudziła się chwiejność do wysokości 1 200 m, umożliwiając rozegranie w tym dniu w bardzo ciężkich warunkach, czwartej konkurencji mistrzostw — prędkościowego przelotu po trasie trójkąta 100 km. Trzeba przyznać, że w następnych dniach warunki termiczne stopniowo się poprawiały, niestety jednak tylko w tym sensie, że stosunkowo gęsto początkowo występujące, lecz bardzo słabe wznoszenia rzędu 1/2 m/sek, zaczęły rzędnąć, zyskując za to na prędkości wznoszeń. Korzystanie w locie szybowcowym z tej mizernej termiki bezchmurnej komplikował dodatkowo wiatr, wiejący przez cały czas z dość znaczną prędkością z kierunków wschodnich.

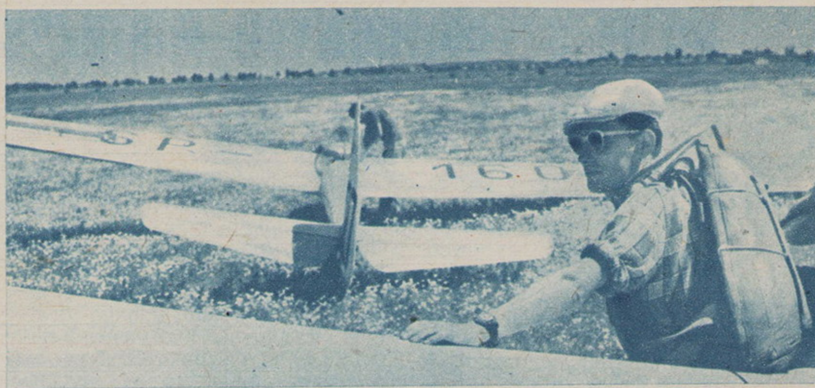
W tych warunkach pogodowych rozegrano dzień po dniu trzy następne konkurencje. Było to kolejno: 14.6 — prędkościowy przelot po trasie trójkąta 200 km, 15.6 — prędkościowy przelot docelowo-powrotny na trasie Leszno — Gniezno — Leszno (200 km) i wreszcie 16.6 — powtórnie przeprowadzony przelot trójkąta 100 km na trasie Leszno — Gostyń — Rawicz — Leszno.

Nie omawiam tu, z braku miejsca, szczegółowego przebiegu poszczególnych konkurencji. Chcę jednak zwrócić uwagę na fakt, że wszystkie te rozgrywane w wyjątkowo trudnych warunkach termicznych konkurencje kończyła zawsze więcej jak połowa zawodników. I to jest właśnie osiągnięcie, które powinno być miarą wyników IV Szybowcowych Mistrzostw Polski.

Jest rzeczą bez precedensu w historii szybowcowych zawodów krajowych, a chyba także w historii tego rodzaju imprez zagranicznych, żeby w czterech kolejnych dniach rozegrane zostały **cztery poważne konkurencje, przy termice całkowicie bezchmurnej.** Na ogólną ilość 37 700 km punktowanej odległości, przelecianej przez zawodników w czasie Mistrzostw, **21 070 km przeleclanych zostało właśnie przy bezchmurnym niebie.**

W efekcie zaciekłych i — powtarzam — ciężkich zmagań nie tylko z partnerami zawodów lecz i z warunkami lotów Szybowcowym Mistrzem Polski na rok 1957 został Edward Makula, a Wicemistrzem — Zbigniew Kirakowski. Obaj ci znani zawodnicy dali dowód, że znajdują się w doskonałej formie wyczynowej, a w każdym razie nie gorszej, jak podczas Międzynarodowych Zawodów w Lesznie przed czterema laty, kiedy z powodzeniem bronili barw szybownictwa polskiego. Obok nich w czołówce IV Szybowcowych Mistrzostw Polski znaleźli się również młodzi wyczynowcy, jak Roman Sochacki, Wiktor Sznurowski, Bogusław Wodzyński i inni, których dobre wyniki pozwalają z zadowoleniem stwierdzić, że nasza Szybowcowa Kadra Narodowa nie jest pozbawiona szerokiego zaplecza. Możność poczynienia tego stwierdzenia jest także jednym z wyników mistrzostw, który przemawia bardzo na ich korzyść. Bądź co bądź dawno, bo od 1953 roku nie mieliśmy zawodów na szczeblu ogólnokrajowym, w których taka duża liczba pilotów spoza kadry narodowej (24) miała możność bezpośredniego porównania swych umiejętności z aktualnie najlepszymi zawodnikami w kraju. Bardzo korzystnie na poziom sportowy mistrzostw wpłynął też udział w nich trzech renomowanych zawodników jugosłowiańskich. Szczególnie dwaj z nich: Zvonimir Rain — w pierwszym okresie zawodów, a Božidar Komac — przez cały czas ich trwania poważnie zagrażali naszym wyczynowcom, prowadząc z nimi równorzędną walkę o pierwsze miejsce.

Tyle na temat bardzo ogólnej i z konieczności pobieżnej oceny sportowej IV Szybowcowych Mistrzostw Polski, która moim zdaniem wypada dla tych zawodów nie tylko korzystnie, ale — powiedziałbym nawet — wyróżnia je wyraźnie na tle



Zb. Kirakowski szybowcowy wicemistrz Polski na rok 1957.

dotychczasowych — chociażby ilością rozegranych konkurencji (7).

Czy strona organizacyjna zdała z równym powodzeniem egzamin? Dwa były mankamenty, których nie ma powodu przemilczać. Pierwszy — to trochę przewlekłe ściąganie zawodników z przygodnych lądowisk po przelocie otwartym, drugi — nazbyt długi, bo godzinę trwający start zawodników do pierwszych trzech konkurencji. W następnych konkurencjach mieścił się on już w naszych dotychczasowych normach 40 minut. Te dwa niedociągnięcia kompensuje jednak i równocześnie tłumaczy fakt, że po raz pierwszy Szybowcowe Mistrzostwa Polski zostały przeprowadzone niemal wyłącznie siłami terenu. Funkcje kierownika startu, szefa pilotów holujących i operacyjnego zawodów pełnili instruktorzy Szkoły Szybowcowej w Lesznie, którzy w tym charakterze zaangażowani byli w organizacji krajowych zawodów po raz pierwszy. Moim zdaniem należy mieć dla nich tylko uznanie, że pomimo 40 szybowców na starcie i pomimo braku osobistego doświadczenia w kierowaniu tak odpowiedzialnymi odcinkami aparatu organizacyjnego mistrzostw, potrafili wywiązać się ze swych obowiązków bez jakichś istotnych uchybień. W fakcie przeprowadzenia mistrzostw siłami terenu znajduje zresztą swój dodatni przejaw ogólna polityka pracy Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, nastawiona na rozsądną decentralizację kierowania sportem lotniczym.

W sumie, te pierwsze Szybowcowe Mistrzostwa Polski przeprowadzone przez reaktywowany Aeroklub PRL, zdały egzamin na co najmniej dobrze z plusem, a ich wyniki są w pełni zadowalające chociaż uwieńczone „tylko" jednym rekordem światowym.

TADEUSZ REJNIAK

Foto B. Koszewski (4)



WYNIKI POSZCZEGÓLNYCH KONKURENCJI

WYNIKI III KONKURENCJI IV SMP
7.VI.1957 r.

Przelot otwarty

1. **F. Niechwiejczyk** (462 km) — 1 000 pkt; 2. **A. Bandoła** (454 km) — 981,5 pkt; 3. **P. Majewska** (445 km) — 960,6 pkt; 4. **T. Góra** (433 km) — 932,9 pkt; 5. **E. Makula** (403 km) — 863,4 pkt; 6. **B. Komać** (Jugosławia — 391 km) — 835,6 pkt; 7. **J. Gawęcki** (373 km) — 794,0 pkt; 8. **S. Majerowski** (365 km) — 775,5 pkt; 9. **L. Merło** (359 km) — 761,6 pkt; 10—11. **M. Gorzelak i R. Sochacki** (351 km) 743,0 pkt; 12. **L. Bajewska** (333 km) — 701,4 pkt; 13. **H. Zydorczak** (324 km) — 680,5 pkt; 14. **B. Wodzyński** (323 km) — 678,2 pkt; 15. **V. Stepanovic** (Jugosławia — 317 km) — 664,3 pkt.

WYNIKI IV KONKURENCJI IV SMP
13.VI.1957 r.

Przelot prędkościowy po trasie trójkąta o obwodzie 100 km

Leszno—Gostyń—Rawicz—Leszno

1. **T. Dziuba** (49,5 km/h) — 1 000 pkt; 2. **S. Makaruk** (48,1 km/h) — 971,7 pkt; 3. **Z. Kirakowski** (47,7 km/h) — 963,6 pkt; 4. **W. Sznurowski** (47,5 km/h) — 959,6 pkt; 5. **J. Wojnar** (47,4 km/h) — 957,6 pkt; 6. **J. Gawęcki** (47,2 km/h) — 953,5 pkt; 7—8. **P. Majewska i E. Makula** (47,0 km/h) — 949,5 pkt; 9. **W. Szemplińska** (45,2 km/h) — 913,1 pkt; 10. **Z. Skolski** (44,6 km/h) — 901,0 pkt; 11. **F. Niechwiejczyk** (44,3 km/h) — 894,9 pkt; 12. **J. Popiel** (44,1 km/h) — 890,9 pkt; 13. **L. Merło** (43,1 km/h) — 870,7 pkt; 14. **Z. Rain** (Jugosławia — (42,8 km/h) — 864,6 pkt; 15. **H. Zydorczak** (42,7 km/h) — 862,6 pkt.

WYNIK V KONKURENCJI IV SMP
14.VI.1957 r.

Przelot prędkościowy po trasie trójkąta o obwodzie 215 km

Leszno—Sulmierzyce—Środa—Leszno

1. **J. Popiel** (63,7 km/h) — 1 000 pkt; 2. **M. Gorzelak** (62,3 km/h) — 978,0 pkt; 3. **W. Szemplińska** (60,0 km/h) — 941,9 pkt; 4—5. **B. Komać** (Jugosławia) i **S. Wielgus** (59,0 km/h) — 926,2 pkt; 6. **V. Stepanović** (Jugosławia — 58,5 km/h) — 918,3 pkt; 7. **J. Adamek** (58,4 km/h) — 916,8 pkt; 8. **F. Niechwiejczyk** (54,1 km/h) — 849,3 pkt; 9. **S. Majerowski** (52,1 km/h) — 817,9 pkt; 10. **Z. Przyjemski** (50,0 km/h) — 784,9 pkt; 11. **A. Brzoza** (49,8 km/h) — 781,8 pkt; 12. **Z. Misiek** (48,2 km/h) — 756,6 pkt; 13—14. **E. Makula i J. Wojnar** (47,5 km/h) — 745,7 pkt; 15. **Z. Skolski** (47,0 km/h) — 737,8 pkt.

WYNIKI VI KONKURENCJI IV SMP
15.VI.1957 r.

Prędkościowy przelot docelowo-powrotny na trasie Leszno—Gniezno—Leszno długości 203 km

1. **R. Rochacki** (42,4 km/h) — 1 000 pkt; 2—3. **J. Dankowski i K. Wiciński** (41,9 km/h) — 988,2 pkt; 4—5. **A. Witek i S. Majerowski** (41,6 km/h) — 981,1 pkt; 6. **S. Skolski** (40,2 km/h) — 948,1 pkt; 7. **Z. Przyjemski** (39,9 km/h) — 941,0 pkt; 8. **B. Baranowski** (39,8 km/h) — 938,6 pkt; 9. **B. Komać** (Jugosławia — 39,7 km/h) — 936,3 pkt; 10. **L. Bajewska** (39,6 km/h) — 933,9 pkt; 11. **J. Gawęcki** (39,5 km/h) — 931,6 pkt; 12. **L. Merło** (39,4 km/h) — 929, 2 pkt; 13. **W. Sznurowski** (39,3 km/h) — 926,9 pkt; 14. **E. Makula** (39,0 km/h) — 919,8 pkt; 15. **S. Wielgus** (38,5 km/h) — 908,0 pkt.

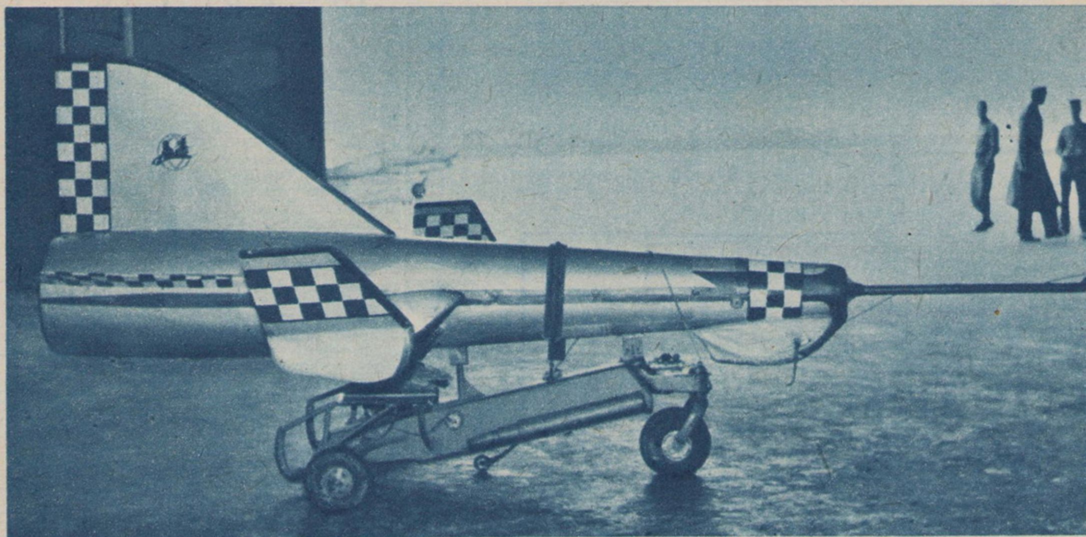
WYNIKI VII KONKURENCJI IV SMP
16.VI.1957 r.

przelot prędkościowy po trasie trójkąta o obwodzie 100 km

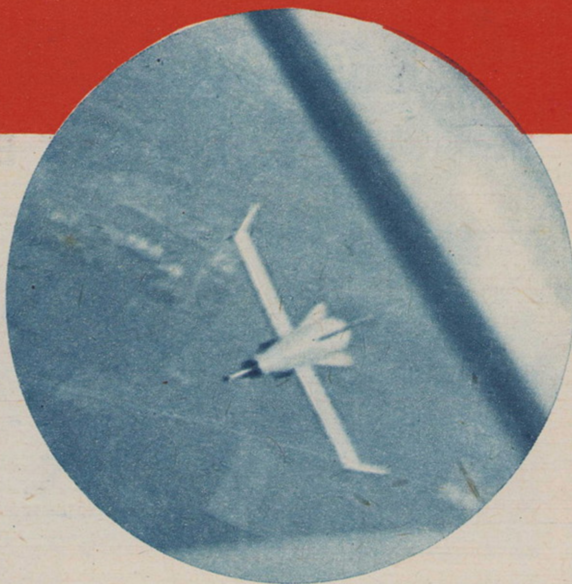
Leszno—Gostyń—Rawicz—Leszno

1. **R. Sochacki** (58,2 km/h) — 1 000 pkt; 2. **E. Makula** (57,8 km/h) — 993,1 pkt; 3. **J. Popiel** (57,5 km/h) — 988,0 pkt; 4. **Z. Przyjemski** (55,0 km/h) — 945,0; 5. **T. Góra** (54,4 km/h) — 934,7 pkt; 6. **J. Dankowski** (53,9 km/h) — 926,1 pkt; 7. **Z. Kirakowski** (53,4 km/h) — 917,5 pkt; 8. **J. Wojnar** (50,1 km/h) — 860,8 pkt; 9. **L. Merło** (49,8 km/h) — 855,7 pkt; 10. **S. Wielgus** (49,6 km/h) — 852,2 pkt; 11. **M. Gorzelak** (49,5 km/h) — 850,5 pkt; 12. **A. Bandoła** (49,4 km/h) — 848,8 pkt; 13. **S. Makaruk** (49,2 km/h) — 845,4 pkt; 14. **W. Sznurowski** (48,8 km/h) — 838,5 pkt; 15. **W. Szemplińska** (48,5 km/h) — 833,3 pkt.

GACEK 2



Tak wygląda w całej okazałości „Gacek-2". Teraz spoczywa na swym podwoziu w hangarze, lecz już za parę chwil wytoczą go na lotnisko i rozpoczną się próby w locie.



WYŻEJ: „Gacek-2" posiada doskonałą stateczność. Wykonuje każdy zakręt, nawet z głębokim przechyleniem.

Popularny „rękaw" jako cel wleczony zdobył sobie w lotnictwie wojskowym prawo obywatelstwa i posiada długą historię. Gdy organizowane są loty szkoleniowe, obejmujące strzelanie do celów powietrznych, startuje samolot z uczepionym na długiej linie „rękawem" stanowiącym cel.

Mimo wielu zalet „rękawa", od lat trwają prace nad skonstruowaniem celu powietrznego bardziej odpowiadającego współczesnemu lotnictwu.

Kilka lat temu w lotnictwie amerykańskim, angielskim oraz szwedzkim „rękaw" wyparty został przez cel latający o kształtach zbliżonych do samolotu.

No dobrze, a u nas?

Pragnę więc poinformować wszystkich zainteresowanych, że już od 1952 roku zajmowano się celem latającym polskiej konstrukcji. W 1952 roku inżynierowie Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego przedłożyli wstępne projekty celu latającego. Do konstrukcyjnych rozwiązań celu latającego przystąpili również i inni inżynierowie. W ten sposób powstało kilka typów modeli celu latającego. Oprócz prac badawczych prowadzone wówczas były również eksperymenty, zmierzające do udoskonalenia stosowanego jako cel powietrzny „rękawa".

A więc były dwie koncepcje. W pierwszej wersji „rękaw" miał posiadać skrzydła (rozsuwające się do przodu w miarę wzrostu prędkości), by kształtem zbliżyć go do samolotu, zaś w drugiej przewidywano wykonanie tego samego „rękawa" z kołpakiem Townenda. Zarówno jedna, jak i druga koncepcja nie wytrzymały prób i mogłoby się wówczas pozornie wydawać, że „rękaw" jeszcze długo będzie przydatny w lotnictwie.

W kwietniu 1956 r. sprawą opracowania koncepcji celu wleczonego za samolotem o dużych prędkościach zajmuje się mjr Adam Lewandowski. W ciągu dwóch miesięcy zakończył prace związane z powzięciem koncepcji projektu i przedstawił ją do akceptacji.

W czerwcu ubiegłego roku mjr Lewandowski rozpoczął eksperymenty z celem noszącym nazwę „Gacek-1". Początkowo cel holowany był przez samolot „Junak-3". Próby nie dały jednak należytego rezultatu, ponieważ w pierwszych dniach lipca zakończyły się poważnym uszkodzeniem modelu przy starcie. Model startował na własnym (stałym) podwoziu.

„Gacek-1" w pierwotnym opracowaniu wyposażony został w spadochron służący do lądowania. Jeden spadochron okazał się niepraktyczny, ponieważ przy przestrzeleniu go cel lądujący uległby rozbiciu.

Konstruktor postanowił wówczas wyeliminować spadochron. Ponadto zajął się opracowaniem podwozia odrzucanego po starcie.

Od września ubiegłego roku „Gacek-1" stopniowo przekształcał się w drugą wersję modelu — „Gacek-2".

„Gacek-2" w styczniu br. poddany został badaniom. Pierwsze próby na stałym podwoziu odczepianym wykazały, że cel posiada doskonałą stateczność. „Gacek-2" wykonany jest ze sklejki. Składa się z kadłuba, usterzenia, prostych skrzydeł, podwozia służącego do lądowania oraz urządzenia odczepiającego linkę holowniczą.

Model ten charakteryzuje się wysokimi właściwościami aerodynamicznymi oraz osiąga dużą prędkość. Ponadto charakteryzuje się tym, że na większych prędkościach posiada lepszą stateczność. Przy zakrętach samolotu wykonuje on przechyły przekraczające 45°. W powietrzu jest doskonale widoczny, co niewątpliwie ułatwi pilotom właściwe przycelowanie się do oddania serii.

W najbliższym czasie „Gacek-2" będzie osiągał prędkość współczesnych samolotów odrzutowych.

Oto co mówi oblatywacz celu latającego doświadczony pilot mjr Plezia:

„Jako pilot miałem wiele okazji holować cel powietrzny — popularny „rękaw". Wykonywałem również ćwiczenia obejmujące strzelanie do „rękawa". Porównując jednak zachowanie się samolotu holującego „rękaw" z zachowaniem się samolotu holującego „Gacka-2", muszę stwierdzić bardzo poważne różnice. Holując np. „rękaw" cały czas odczuwa się jakiś bezwładny balast ciążący na ogonie samolotu, podczas gdy przy holowaniu modelu celu latającego konstrukcji mjra Lewandowskiego w ogóle to zjawisko nie występuje. Bezsprzecznie pewne obciążenie na sterach daje się zauważyć, ale w minimalnym stopniu. Ponadto „rękaw" stwarzając duży opór czołowy zmniejsza prędkość samolotu. Np. samoloty używane do holowania „Gacka-2" osiągają V maks. z nieznaczną tylko utratą wysokości, podczas gdy przy holowaniu „rękawa" prędkość ich znacznie się zmniejsza.

Jestem przekonany, że zastąpienie „rękawa" celem latającym zbliżonym do kształtów samolotu dodatnio wpłynie na poziom wyszkolenia strzeleckiego naszych pilotów".

A więc „Gacek-2" w tym roku przeszedł generalne próby i należy się spodziewać, że pomoże naszym pilotom w nauce strzelania powietrznego.

T. KACZMARCZYK





Z PRAWEJ: Konstruktor „Gacka-2" mjr Adam Lewandowski (stoi z lewej) w rozmowie z oblatywaczem celu latającego mjr Plezią.

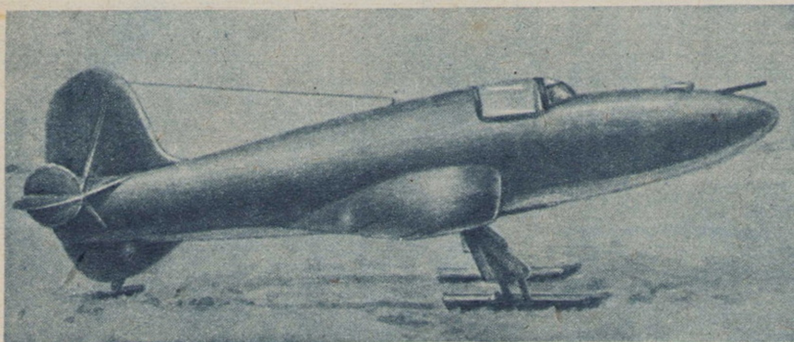
Z LEWEJ: „Gacek-2" startuje do próby generalnej, holowany przez samolot Jak-11.

Foto: WAF — Z. Chmurzyński (4)



ODRZUTOWCEM PO ŚWIECIE

15 LAT TEMU



15 lat temu, dnia 15 maja 1942 roku, pilot oblatywacz G. Bachczciwandżi wykonał pierwszy lot na radzieckim samolocie odrzutowym konstrukcji W. Bołchowitinowa, wyposażonym w silnik rakietowy L. Duszkina.

Poniżej reprodukujemy po raz pierwszy zdjęcie tego samolotu (podczas startów zimowych na nartach). Był to jednomiejscowy myśliwiec konstrukcji mieszanej z chowanym podwoziem. W przedniej części kadłuba zabudowane były dwa działka 20 mm. W tylnej części kadłuba mieścił się silnik rakietowy na paliwo płynne. Pierwszy ten wzlot poprzedziły liczne próby silnika, poczynione jeszcze w roku 1940, kiedy to zabudowano silnik Duszkina na szybowcu konstrukcji S. Korolewa. (Wg „Krylia Rodiny" 5—1957).

SZYBOWIEC BEZOGONOWY • USA

SZYBOWIEC ten jest dziełem amatorskiego zespołu konstruktorów, którzy postawili sobie za cel stworzenie jak najmniejszym nakładem pracy sprzętu zdatnego do latania przyjemnościowego, bez jakichkolwiek ambicji wyczynowych.

„Flying Plank" (latająca deska) jest grzbietopłatem o małej rozpiętości, o płacie prostokątnym, niedzielonym, ze stałym profilem i płytami brzegowymi na końcach. Konstrukcja płata dwudźwigarowa. Drewniany kadłub posiada kołpak przedni z masy plastycznej. Wlaz do kabiny znajduje się na górnej powierzchni płata. Pilot siedzi tuż za przednim dźwigarem, który ogranicza nieco jego swobodę ruchów. Osłona odkładana. Kółko umieszczone jest dokładnie nad środkiem ciężkości szybowca w locie.

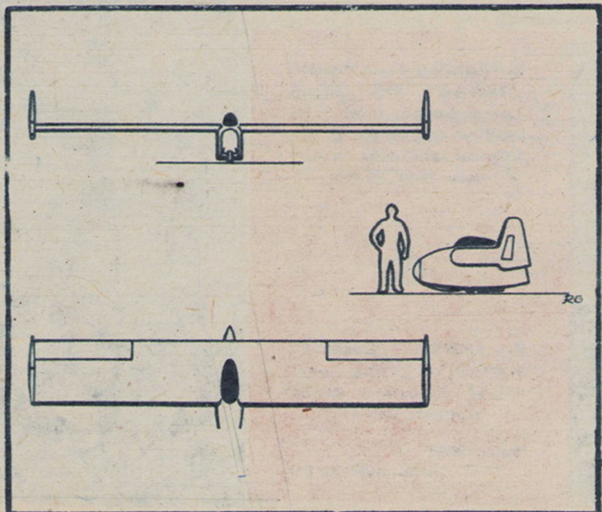
Lotki, a raczej tzw. „elevons", spełniają zarazem funkcję steru wysokości. Przy poprzecznych ruchach drążka wychylenia lotek są przeciwne, przy ruchach podłużnych zgodne. Do sterowania kierunkowego służą niewielkie płyty oporowe wychylające się na zewnątrz płyt brzegowych. Każda płyta oporowa jest połączona z odpowiednim pedałem (napęd niezależny). Np. wychylenie prawego pedału wychyla płytę na prawym skrzydle i powoduje zakręcanie w prawo. Jednoczesne wychylenie obu pedałów daje efekt hamulcowy.

Szybowiec posiada dość poprawny pilotaż, jest bardzo zwrotny i nie pozwala się przeciągnąć statycznie, a tym bardziej wprowadzić w korkociąg. Przebieg startu za samolotem zależy od ustawienia szybowca. Jeżeli szybowiec jest przechylony w tył, start następuje normalnie. Jeżeli przód kadłuba jest opuszczony i spoczywa na płozie, wówczas płat pozostaje na ujemnym kącie natarcia i szybowiec nie chce oderwać się od ziemi. Skuteczność steru wysokości jest za mała dla podniesienia przodu. Następuje to dopiero pod wpływem ciągu uniesionej liny holującej, kiedy samolot już znajduje się w powietrzu. Dalszy lot przebiega normalnie.

(A. Z.)

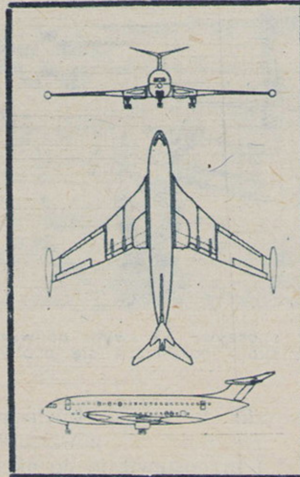
DANE TECHNICZNE:
Wymiary:

Rozpiętość	—	8,08 m
Długość	—	2,36 m
Powierzchnia nośna	—	9,85 m²
Wydłużenie	—	6,6
Osiągi:		
Maksymalna doskonałość	—	ok. 18
Minimalna prędkość opadania	—	ok. 1,2 m/sek
Prędkość minimalna	—	ok. 40 km/h
Ciężary:		
Ciężar pustego szybowca	—	80 kG
Ciężar w locie	—	160 kG
Obciążenie powierzchni	—	16,2 kG/m²



„VICTOR" po cywilnemu

Znany brytyjski bombowiec Handley Page „Victor" przebudowany zostanie na transatlantycki samolot komunikacyjny. Pierwsza seria płatowców ma być gotowa w 1961 r. Nowy „Victor" będzie w stanie zabrać na pokład 172 pasażerów na odległość 1 600 km lub 125 pasażerów na odległość 4 000 km. Całkowity ciężar nowego samolotu wyniesie około 100 ton.

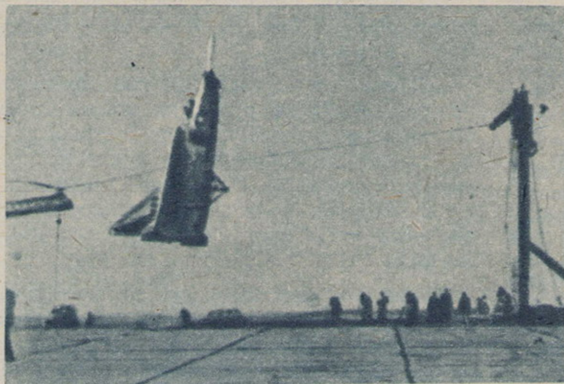


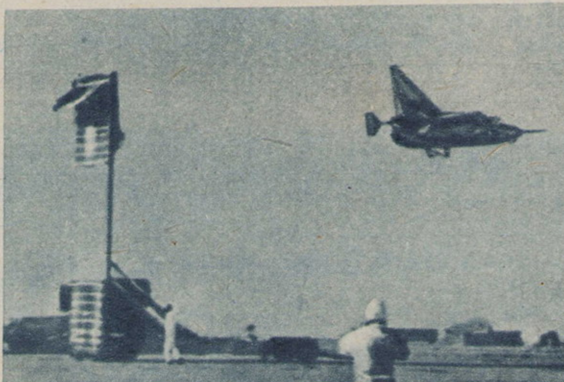
SUPER FUTAR



Szybownictwo węgierskie wzbogaciło się o nowy szybowiec wyczynowy, dalsze rozwinięcie znanego Futara (przemianowanego później na Junius-18). Budowę jego ukończono w pierwszym kwartale br. w Zakładach Produkcji Sprzętu Sportowego w mieście Esztergom.

RYAN X — 13





Najnowszym samolotem pionowego startu jest Ryan X-13 o układzie delty. Samolot nie posiada podwozia, do lądowania i startu wykorzystuje specjalny maszt przenośny. Sterowanie samolotu odbywa się zmianą ciągu silnika. X-13 potrafi zawisnąć pionowo i lecieć w locie poziomym z dużą prędkością.

Na zdjęciu górnym moment zbliżania się samolotu do masztu kotwicznego. Niżej pokaz lotu poziomego. Nieprzeciętne właściwości lotne tego samolotu mieli okazję podziwiać widzowie Polskiej Kroniki Filmowej (nr 24 seria A) wyświetlanej na naszych ekranach.

ZE ŚWIATA W SKRÓCIE

Cesarz Abisynii Haile Selassie podał do wiadomości po zakończeniu wizyty wiceprezydenta USA Nixona, że Abisynia zgodziła się na przyjęcie ze strony Stanów Zjednoczonych kredytów i pomocy technicznej na rozbudowę i unowocześnienie lotnictwa.

*

Do Sofii przyleciał w dniu 12 maja br., w związku z obchodem 10 rocznicy istnienia lotnictwa cywilnego ludowej Bułgarii, radziecki odrzutowy samolot pasażerski Tu-104. Trasę Moskwa — Sofia Tu-104 przebył w ciągu 2 godz. 40 min. W stolicy Bułgarii samolot radziecki oglądany był z ogromnym zainteresowaniem przez ludność, a przed odlotem do Moskwy obejrzeli go również członkowie rządu bułgarskiego z przewodniczącym Rady Ministrów A. Jugowem.

*

Jeden z zasłużonych instruktorów radzieckiego spadochroniarstwa, Mistrz Sportu płk F. Rogozkin, wykonał niedawno kolejny tysięczny skok z samolotu, kierując skokami ćwiczebnymi swej grupy uczniów.

*

W jednostkach lotnictwa ZSRR od maja do października br. przeprowadzane są zawody w wieloboju spadochronowym, na program którego składają się m. in. skoki na celność lądowania z wysokości 1000 m oraz skoki kombinowane z wysokości 1500 m i 2200 m. Najlepsi spadochroniarze lotnictwa wojskowego utworzą cztery drużyny, które wezmą udział w IX Mistrzostwach Spadochronowych ZSRR, jakie odbędą się w Kijowie w pierwszej połowie września br.

*

W maju br. minęło 20 lat od dnia, kiedy na Biegunie Północnym wylądował (21.V.1937), jako pierwszy na świecie, radziecki samolot wiozący na pokładzie członków naukowej ekspedycji polarnej. Był to czterosilnikowy samolot ANT-6, pilotowany przez Bohatera Związku Radzieckiego M. W. Wodopianowa. Nawigatorem był J. T. Spirin, drugim pilotem — M. S. Babuszkin. Po Wodopianowie wylądowały na dryfującej krze dalsze trzy samoloty ekspedycji. Bazą wylotową do szturmu Bieguna była wyspa Rudolfa.

*

Radio Londyn podało, że w Anglii niedawno pobity został światowy rekord w zrzucie z samolotu ładunku na spadochronie. Według informacji — zrzucono 13 ton stali i innego balastu, a więc o jedną tonę więcej niż wynosił dotychczasowy rekord amerykański.

*

Dowództwo lotnictwa Wielkiej Brytanii wydało zarządzenie, na mocy którego szkolenie lotników wojskowych będzie się odbywać wyłącznie na samolotach odrzutowych, bez uprzedniej nauki pilotażu na maszynach tłokowych. Używany będzie w tym celu treningowo-szkolny samolot odrzutowy „Provost". Po wylataniu 6 godzin z instruktorem pilot zacznie latać samodzielnie.

*

Między USA i Wielką Brytanią zawarte zostało porozumienie, na mocy którego w angielskich wytwórniach lotniczych rozpocznie się produkcja seryjna niektórych typów amerykańskich pocisków zdalnie kierowanych („Falcon", „Talos" i in.). Porozumienie przewiduje zacieśnienie współpracy obu państw w dziedzinie techniki rakietowej.



SZKOLNY ODRZUTOWIEC

Od naszego korespondenta z Anglii

Ten mały odrzutowiec, M-100 „Student" przeznaczony do szkolenia i użytku prywatnego, został oblatany przez samego konstruktora, George Miles'a w dniu 14 maja br. Najciekawsze jest to, że maszyna ta była budowana zupełnie prywatnie. Zasadniczo pierwszy lot odbył się jeszcze przed Wielkanocą, lecz — niestety — maszyna wykazała tak „niebezpiecznie nadmierną" wrażliwość na działanie sterów, że konstruktor zaniechał dalszych lotów i przystąpił do przebudowy płaszczyzn sterujących. W tym samym czasie zabudowano również po obu stronach kadłuba na górnej płaszczyźnie skrzydeł dwie kierownice strug. Płatowiec jest konstrukcji metalowej.

HASKI KLUB BALONOWY ZAPRASZA...



Haski Klub Balonowy (Holandia) przesłał do Aeroklubu PRL zaproszenie na międzynarodowe zawody balonów wolnych. Zawody odbyły się w dniach 14—17. VI. br. Powyżej reprodukujemy rycinę z programu zawodów udostępnionego nam przez inż. Z. Burzyńskiego.

BALONEM NA WYSOKOŚĆ 29 250 METRÓW

28-letni kapitan amerykańskich wojsk lotniczych J. W. Kittinger wzniósł się na olbrzymim balonie napełnionym helem na wysokość 29 250 m, ustalając nowy rekord świata.

Balon osiągnął rekordową wysokość w 1 godzinę i 20 minut po starcie. Ma on 85 m średnicy. Do olbrzymiej powłoki przyczepiona jest mała gondola, w której zainstalowano krótkofalówkę, przy pomocy której Kittinger utrzymywał stałą łączność z ziemią.

Niedługo nastąpić ma próba osiągnięcia jeszcze większej wysokości, a mianowicie mjr D. Simons postanowił wzbić się na wysokość przeszło 30 tysięcy metrów.

Dotychczasowy rekord wysokości dla tego rodzaju balonów, jakie poddawane są próbom, wynosił 23 150 metrów i ustalony został w listopadzie ubiegłego roku. (sz)

W SKRÓCIE

Izraelskie linie lotnicze EL-AL zakupiły kilka sztuk dalekodystansowych samolotów pasażerskich Bristol „Britannia", z zamiarem rozpoczęcia w lipcu br. lotów na linii transatlantyckiej.

*

Eagle Aviation, jedno z niezależnych (od wielkich koncernów) angielskich towarzystw komunikacji lotniczej, rozpoczęło loty pasażerskie na linii między Manchesterem a jednym ze szwajcarskich portów lotniczych.

*

Za najpotężniejszy lotniczy silnik odrzutowy świata uważany jest, będący obecnie w końcowym stadium prób, silnik De Havilland „Gyron" wykazujący ciąg 11 340 kG z dopalaniem. Przeznaczony jest on jako źródło napędu samolotów osiągających prędkość rzędu Ma = 3.

*

W Anglii ukazało się rozporządzenie powiększające minimalną wysokość lotu nad terenem zamieszkałym ze 150 m na 450 m (ponad najwyższym istniejącym w terenie obiektem). Jest to powodem dużych kłopotów angielskich pilotów sportowych, nie posiadających w większości zezwolenia na loty bez widoczności ziemi (jak wiadomo — w Anglii pułap chmur poniżej 450 m nie jest niczym zaskakującym).

*

Na liniach Moskwa — Murmańsk, Krasnojarsk — Norylsk, Taszkient — Nukas i Taszkient — Mineralnyje Wody rozpoczęły służbę samoloty Ił-14.

„PRZYJAŹŃ I" – CHIŃSKI SZYBOWIEC

(Korespondencja własna z Chin)

Od kilku miesięcy pracuje w Chinach grupa polskich technicznych doradców lotniczych, której zadaniem jest organizacja zakładu szybowcowego w Szen-Jan (Mukden). Organizacją biura konstrukcyjnego zajmuje się jeden z najstarszych pracowników SZD, inż. Józef Niespał, który w ciągu swej 25-letniej pracy w lotnictwie już po raz drugi przekazuje własne doświadczenia młodym inżynierom, entuzjastom szybownictwa. Pod jego kierunkiem konstruktorzy chińscy inż. inż. Czeń Kuej-weń oraz Li Ti-tiun opracowali projekt wstępny dwumiejscówki szkolno-treningowej wg warunków technicznych określonych przez Towarzystwo Sportów Obronnych ChRL. Szybowiec nosi nazwę „Przyjaźń I".

W dniu 11 maja odbyło się w zakładzie w Szen-Jan posiedzenie mieszanej chińsko-polskiej komisji, która oceniła projekt szybowca. W pracach komisji wzięli udział: dyrektor zakładu Wan, dyrektor techniczny inż. Czan Lu-li, obaj konstruktorzy, kierownik biura technologiczno-produkcyjnego inż. Hu Jun-pec, szef działu planowania Lian Con-huan, technicy Czen Hu-jun, Je Li-czu, Fun Ti-chua, Wu Czu-con oraz doradcy polscy: inż. inż. Niespał, Kokot, Pawlicki i autor niniejszej notatki. W dyskusji, której przysłuchiwali się liczni pracownicy zakładu, nie brakło momentów „gorących". Projekt szybowca zatwierdzono do szczegółowego opracowania.

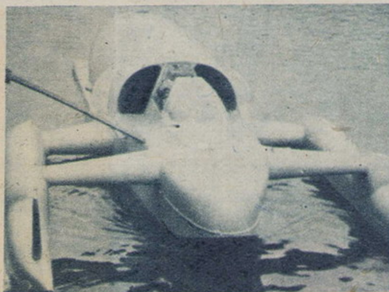
„Przyjaźń I" jest górnopłatem konstrukcji drewnianej, prostym w konstrukcji i produkcji. Orientacyjne dane: rozpiętość 15 m, długość 8 m, ciężar w locie 370 kG, założona doskonałość 21. Skrzydło jednodźwigarowe, obrys trapezowy, keson sklejkowy, tył skrzydła pokryty płótnem. Lotki dzielone, hamulce aerodynamiczne konstrukcji metalowej. Kadłub o przekroju sześciokątnym z dwuosobową kabiną (miejsca jedno za drugim), zamykaną całkowicie limuzyną o powierzchniach rozwijalnych. Amortyzowane kółko stałe zapewnia dobre własności eksploatacyjne, tak ważne w tej klasie szybowców. Konstrukcja bardzo uproszczona i tania. Szereg elementów zaadoptowanych wprost z produkowanych w Chinach szybowców polskich pozwoli wykorzystać gotowe oprzyrządowanie produkcyjne. Zastosowanie: szkolenie podstawowe i przejściowe.

Oczekujemy rychłej realizacji i oblatania nowego szybowca.

Inż. MARIAN WIŚNIEWSKI

Szen-Jan, 15.5.57.

SILNIKI LOTNICZE DLA WODNIAKÓW



M. Cambell, syn znanego kierowcy samochodowego, który w latach przedwojennych ustanowił szereg rekordów prędkości bezwzględnej dla samochodów, kontynuuje tradycje swego ojca. Ostatnio M. Cambell pobił światowy rekord prędkości bezwzględnej na wodzie (w klasie dużych łodzi motorowych). Jego najnowszy ślizgowiec BLUEBIRD, napędzany lotniczym silnikiem odrzutowym typu Wickers-Metropolitan o ciągu 1 814 kG, odznacza się bardzo oryginalną konstrukcją. W czasie ostatniego pobytu w Ameryce, Cambell osiągnął na jeziorze Mead w Nevadzie prędkość 445,9 km/h. Ogólne dane łodzi: ciężar 2 500 kG, długość 7,8 m, szerokość 3,15 m.

Z ZSRR

Niedawno wprowadzono na 10 głównych magistralach powietrznych ZSRR nowy cennik biletów pasażerskich. Obecnie bilet pasażerski na samolot Ił-12 na trasie np. Moskwa — Tbilisi kosztuje 500 rubli (dawniej 580 rbl). Moskwa — Suchumi 435 rbl (dawniej 505 rbl). Równocześnie obniżono na tych liniach opłaty za transport towarowy. (X)

„Aeroflot" wprowadza do komunikacji pasażerskiej na trasie Moskwa — Sztokholm nowy typ czterosilnikowego samolotu konstrukcji Antonowa — „Ukraina", zamiast dotychczas używanych Ił-14.

STRIP-TEASE NAD OCEANEM

RUTH HECKER, stewardessa zachodnio-niemieckiej Lufthansy opowiada o niezwykłym incydencie ze swej praktyki:

„Pasażerka, która przysiadła się do nas w Shannon przed startem do Ameryki, wybrała samotne miejsce w przedniej części kabiny. Lot przebiegał spokojnie — większość pasażerów spała. Mniej więcej w połowie trasy zaalarmowali mnie dwaj panowie, wskazując na przód kabiny. Ze zdumieniem zobaczyłam, że moja pasażerka powoli ale konsekwentnie pozbawia się jednej sztuki garderoby za drugą. Na moją interwencję ubrała się wprawdzie, ale po kwadransie zaczęła rozbierać się na nowo, jak gdyby nigdy nic. To samo powtarzało się później w regularnych odstępach czasu. W ostatniej godzinie lotu zmuszona byłam wezwać na pomoc kapitana. Wspólnymi siłami udało nam się zażegnać „niebezpieczeństwo" w najbardziej krytycznym momencie. Szczęściem nikt z pasażerów nie zbudził się, i tylko dwaj wspomniani panowie byli świadkami niezwykłego zajścia.

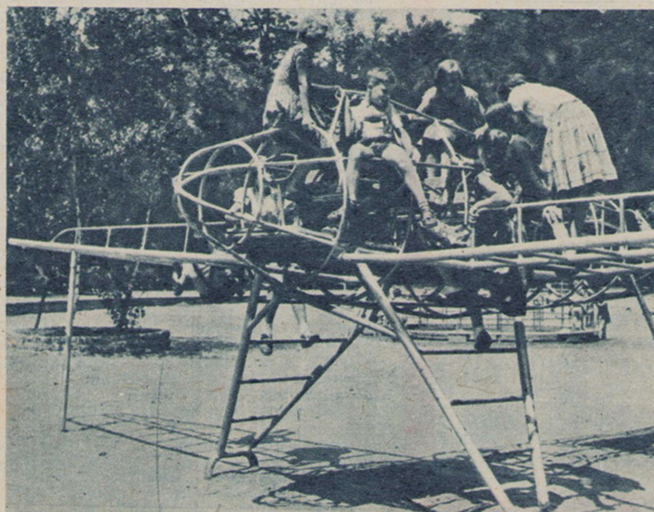
W Nowym Jorku policja portowa rozpoznała w mojej pasażerce byłą królową piękności (1924 r.), notowaną już z kilku podobnych występów. Oryginalną niewiastę odesłano najbliższym samolotem do Europy".

Lufthansa ma widać szczęście do nudystów. Na linii Teheran — Shannon pewien młody Pers zatrzymał się dłuższy czas w toalecie, wreszcie wkroczył do kabiny w najbardziej przepisowym stroju... Adamowym. Na oczach pasażerów rozgorzała w samolocie walka między stewardem i kapitanem samolotu z jednej a perskim gladiatorem z drugiej strony. Mimo zaciekłej obrony amator osobliwych przygód ubrany został w swój własny garnitur, po czym udobruchał się tak dalece, że pragnął obdarować stewarda klejnotami i grubszym napiwkiem.

(Flug-Revue)

WSPÓŁCZESNY OGRÓD JORDANOWSKI

W Monachium (NRF) założono ogród zabaw dla dzieci. Jedną z ciekawszych atrakcji jest makieta samolotu wykonana z rur duralowych. Tu można doskonale bawić się w pilotów, gdyż samolot posiada imitację urządzeń sterowniczych.

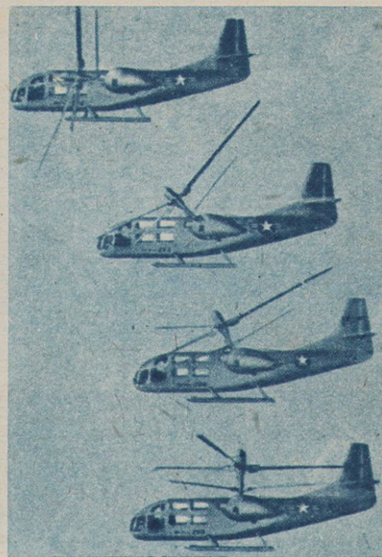


PIERWSZY STEROWIEC NRF



W Stuttgarcie (NRF) oblatano pierwszy sterowiec o pojemności 5 000 m³, wyposażony w silnik 215 KM. Podczas lotów doświadczalnych osiągnięto wysokość 2 000 m i prędkość rzędu 80 km/h. Pierwszy lot odbył się 24. XI. 1956 roku.

Bell XV-3 skonstruowany w 1954 r. jest pierwszym zrealizowanym spośród 19 amerykańskich projektów doświadczalnym samolotem pionowo startującym, wyposażonym w wirniki obracane w zakresie 90°. W licznych lotach doświadczalnych wykazał on swoje praktyczne zalety. Prędkość przelotowa XV-3 wynosi około 300 km/h.

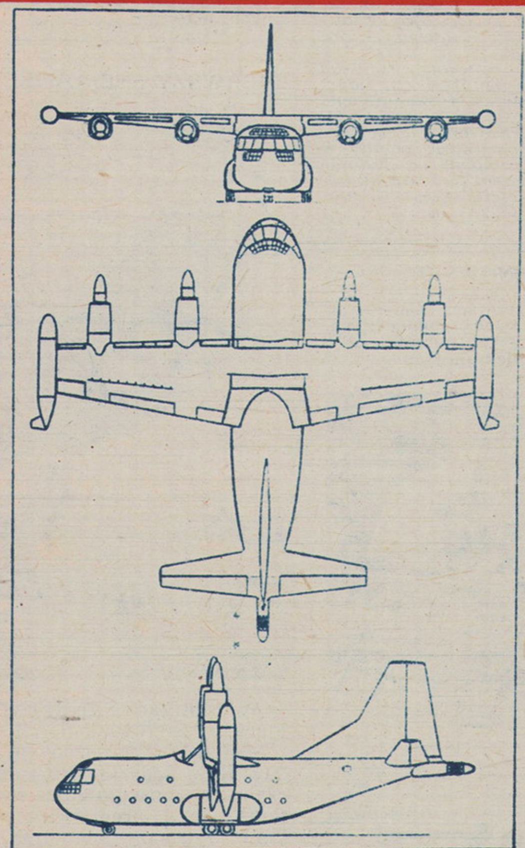


Bell XV-3 jest średniopłatem o skrzydłach wąskich, bez skosu i usterzeniu konwencjonalnym. Kadłub mieści czteroosobową kabinę i silnik Pratt-Whitney R-985 o mocy 600 KM, umieszczony za skrzydłem. Na krańcach skrzydeł umieszczone są trójłopatowe wirniki obracane przy pomocy silników elektrycznych z położenia pionowego do poziomego w czasie 10—15 sek. Rysunek obrazuje przejście samolotu z fazy wznoszenia do lotu poziomego. W oparciu o uzyskane doświadczenie opracowany został projekt dużego samolotu transportowego.

SAMOLOTY PIONOWEGO STARTU

Opracował: JAN POWOLNY

Zakłady Hiller pracują nad projektami dużych, pionowo startujących samolotów transportowych o napędzie turbośmigłowym z obracanym skrzydłem. Opracowano już projekt X-18 z dwoma silnikami i jego dalszą wersję wyposażoną w cztery silniki.



JEDYNYM dotychczas statkiem powietrznym startującym i lądującym pionowo, który od dłuższego już czasu wykazał swoje praktyczne zalety, jest śmigłowiec. Nie dotrzymuje on jednak kroku stale wzrastającym wymaganiom pod względem prędkości, zasięgu, udźwigu i zdolności bojowej. Z powyższych względów ogromnego znaczenia nabierają prace nad stworzeniem nowych typów samolotów, łączących zalety samolotu i śmigłowca, które byłyby zdolne do lotu w zakresie prędkości od zera aż do prędkości naddźwiękowych. Poważnym problemem w tego typu samolotach jest silnik, od którego wymagany jest niezwykle wysoki stosunek ciągu do ciężaru silnika, przy jednoczesnym niskim zużyciu paliwa podczas lotu z prędkością przelotową. Tym niemniej prace w tej dziedzinie są już dość poważnie zaawansowane.

W niniejszym opracowaniu chcemy zapoznać czytelników ze specjalnym kombinowanym układem latającym, wchodzącym w skład grupy samolotów integralnych *), tj. takich o locie których decyduje zarówno powierzchnia nośna jak i silnik. Są to statki powietrzne startujące i lądujące pionowo (VTOL — Vertical—Take—Off- and Landing) i odbywające lot poziomo. Takim kombinowanym układem latającym są samoloty, które: 1) obracają o 90° swoje silniki lub tylko wirniki, 2) jednocześnie obracają o 90° silniki i skrzydła.

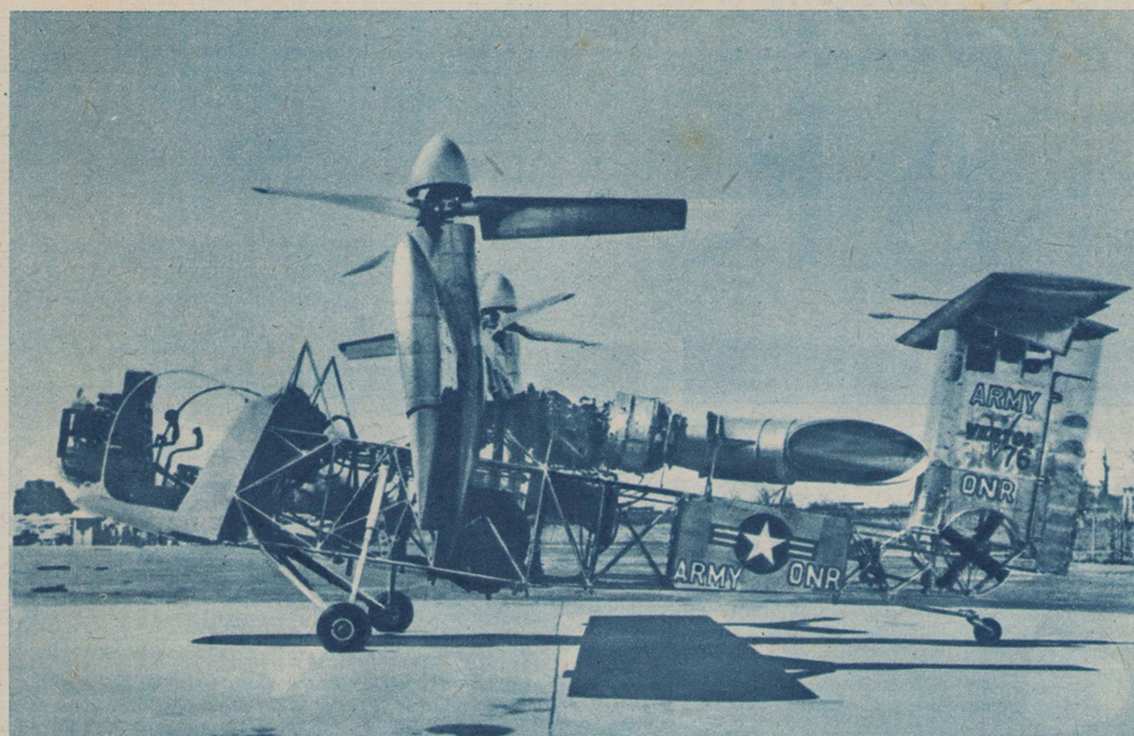
Do grupy pierwszej zaliczamy samoloty, których powierzchnie nośne związane są na stałe z kadłubem, podczas gdy silniki wzgl. wirniki obracają się w zakresie 90°. Podczas startu i lądowania silniki, wirniki lub śmigła ustawione są w takim położeniu, które gwarantuje największy ciąg, skierowany pionowo. Podczas wznoszenia układ napędowy stopniowo obraca się do położenia poziomego, co powoduje ruch samolotu do przodu, przy czym zaczyna wzrastać siła nośna na skrzydle. Przy poziomym ustawieniu silników całkowity ciąg układu napędowego idzie wyłącznie na pokonanie oporu samolotu. Napęd stanowić mogą silniki tłokowe (zaopatrzone w śmigła lub wirniki) i odrzutowe.

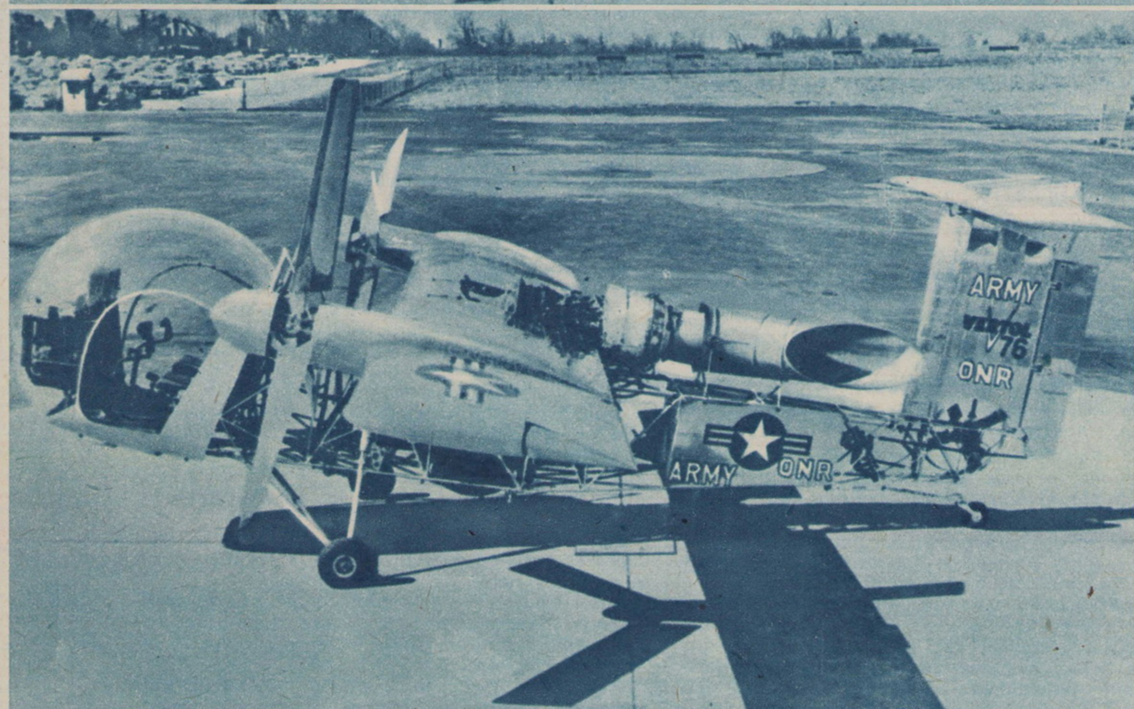
Do grupy drugiej zaliczamy samoloty o kombinowanym układzie silnika i powierzchni nośnej obracającym się o 90° wokół osi poprzecznej samolotu. Podczas wznoszenia układ skrzydeł stopniowo obraca się do położenia poziomego, przy czym cięciwa profilu skrzydła w stosunku do osi ciągu silnika pozostaje równoległa. W chwili lądowania następuje przemiana płata do położenia startowego. Oczywistym jest, że samoloty zarówno grupy 1-ej jak i 2-ej mogą również startować i lądować podobnie jak samoloty o układzie konwencjonalnym.

Już obecnie stwierdzić można, mimo niedostatecznie jeszcze rozwiązanych problemów z dziedziny stateczności, sterowności i mechaniki napędu, że przemiennopłatowce odegrają w niedalekiej przyszłości ogromną rolę zarówno w lotnictwie wojskowym, jak i cywilnym.

---

*) Określenie — samolot — traktujemy tu w szerszym znaczeniu niż to ujmują Polskie Normy, które dotychczas jeszcze nie zdefiniowały takich określeń jak samolot integralny, przemiennopłat czy przemiennopłatowiec.

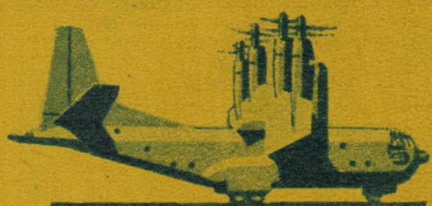




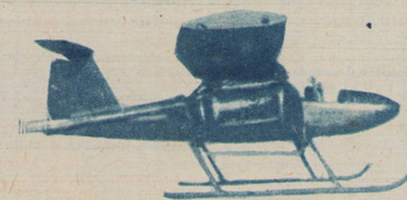


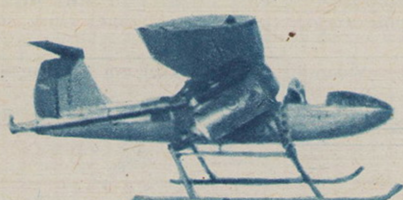


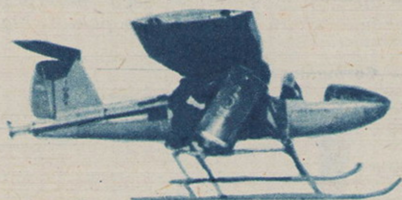


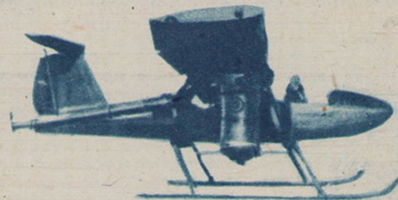


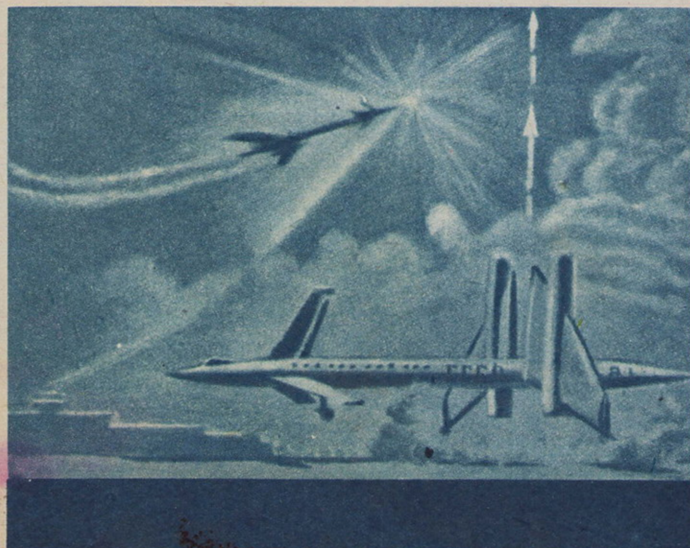
Projekt samolotu VTOL o skrzydłach obracanych wokół poprzecznej osi samolotu zrealizowany już został przez zakłady Vertol Aircraft Corporation w Morton (USA). Zdjecie z lewej przedstawia samolot Vertol-76 ze skrzydłem w położeniu pionowym — umożliwiającym start i lądowanie (na podobnej zasadzie jak śmigłowiec) i położeniu poziomym ustawianym w czasie lotu. „Vertol" posiada napęd turbośmigłowy. Jest to oczywiście samolot doświadczalny, poprzedzający budowę samolotów transportowych, które znajdą praktyczne zastosowanie. Na realizację czeka już m. in. projekt zakładów Hiller pokazany na rysunku (wyżej) obrazującym przejście z fazy wznoszenia do lotu poziomego.







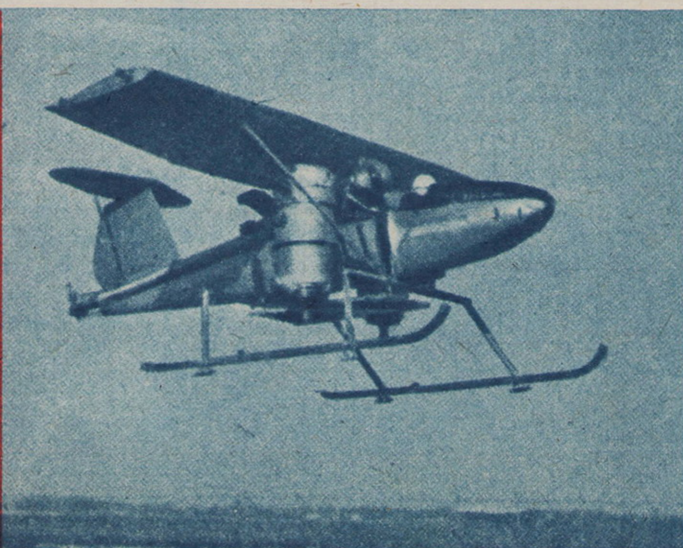




W roku 1954 rozpoczął próby w locie jednomiejscowy samolot doświadczalny Bell-„VTOL" zbudowany w Zakładach Bell. „VTOL" wyposażony jest w dwa silniki odrzutowe Fairchild J-44 o ciągu 450 kG każdy, obracane w poszczególnych fazach lotu w zakresie 90° (kolejne rysunki powyżej).

●

Do najnowszych bardzo śmiałych projektów samolotów VTOL należy projekt radzieckiego samolotu transportowego wyposażonego w napęd atomowy (z lewej). Konstruktorzy przewidują, że samolot tego typu osiągać będzie w locie poziomym prędkość rzędu 3 000 km/h.



Człowiek PTAK

LEO VALENTIN

(7)

Przełożył: ZBIGNIEW STOLAREK

Spotkanie było naznaczone na godzinę 10 rano 4 maja w Meaux-Esbly. Z powodu złych warunków atmosferycznych trzeba było jednak w ostatniej chwili przesunąć termin na godzinę 15 tego samego dnia.

Z początkiem popołudnia wciąż jeszcze chmury ciągnęły niebem. Przed odlotem z Orly, skąd miałem wyruszyć do Meaux-Esbly w towarzystwie rejenta i dwóch reporterów, z których jednym był Andre Costes, otrzymałem następującą informację ośrodka meteorologicznego:

— Nad Meaux-Esbly pułap tysiąc pięćset metrów. Ryzykowne... Lecz może pan znaleźć dziury. Powodzenia!

Nawet mowy nie było, żeby odłożyć pokaz.

— Niech tam — powiedziałem do Costesa — jedziemy. Nie chcę już dłużej uchodzić za człowieka niewidzialnego. Dziś muszą mnie zobaczyć... Wóz, albo przewóz!

Wyruszyliśmy. Umówiłem się z pilotem Boulandem, że jeśli widoczność będzie dobra, wyskoczę na wysokości mniej więcej 2 500 m. Ponieważ jeszcze bolały mnie ramiona i barki od tej niesamowitej szarpaniny nad Villacoublay, więc poprosiłem go, by jak najbardziej zmniejszył szybkość w chwili skoku — na 120 km/h, jeżeli może. Zacząłem się przygotowywać. Radio oznajmiło mi, że na 2 000 m wiatr osiąga prędkość 35—40 km/h. Było to o wiele za szybko (wolę wiatry o prędkości poniżej 25 km/h), ale nie mogłem się znów wycofać. W głowie tkwiła mi jedna, jedyna myśl: skakać bez względu na zachmurzenie czy siłę wiatru. Skakać za wszelką cenę. Chodzi o całą moją przyszłość.

Chwilami lecieliśmy w gęstwinie chmur i samolot kołysał się jak sterana wiekiem szalupa. Przeklęta pogoda! Przelecieliśmy po raz pierwszy nad lotniskiem w Meaux, lecz jeszcze nie dość wysoko. Nasz DC-3 zatoczył szerokie koło.

— Dwa tysiące dwieście metrów! — podało radio.

— Zmniejszcie szybkość.

Dakota drżała cała swoim cielskiem; wszystko się trzęsło.

— Już wolniej nie mogę! — krzyknął Bouland. — Jestem na granicy utraty prędkości!

Znad brzegu próżni patrzyłem na ziemię, która zobaczy albo moje zwycięstwo, albo klęskę... O klęsce nie może być mowy. Wziąłem głęboki oddech i skoczyłem. Była godzina 16.30.

Spodziewałem się tego: gdy wiatr wtargnął w skrzydła, rozrywając mi całe ciało, omal nie zacząłem krzyczeć z bólu. Jednak tym razem zdołałem przyjąć i utrzymać pozycję. Pracując dłońmi, trzykrotnie udało mi się zmienić kierunek. Nie mogło być najmniejszej wątpliwości — szybowałem. Obliczyłem, że spadam co najwyżej z prędkością 140 do 150 km/h zamiast — jak zwykle przy skoku z opóźnieniem — 200 km/h. To już było coś! Znów spróbowałem przyciągnąć rękę do piersi bez zmiany pozycji. Okazało się to tak samo niemożliwe, jak w Villacoublay. Przeszedłem więc na plecy; skrzydła złożyły się i mogłem uchwycić uchwyt. Do 600 m spadałem — następnie otworzyłem spadochron.

Wygrałem. Na ziemi otoczyli mnie dziennikarze, gratulując mi. Otrząsnąłem się:

— Pada — powiedziałem.

Nie padało. Po twarzy spływały mi nie krople deszczu, lecz krew. Nie wiem ani z jakiego powodu, ani w którym momencie pękło jedno szkło moich okularów, raniąc mi łuk brwiowy. Nawet nie zauważyłem tego. I doprawdy było to bez znaczenia. Najważniejsze, że wszyscy obecni tu dziennikarze jak i notariusze mogli potwierdzić, że rzeczywiście szybowałem. Nazajutrz czytałem w dziennikach tytuły: „Widzieliśmy nad Meaux skrzydła człowieka-ptaka..." „Stwierdzam: człowiek-ptak latał" i inne w tym rodzaju. A Andre Costes zakończył swój reportaż słowami: „Kto mógł twierdzić, że mój przyjaciel Valentin jest mistyfikatorem?"

Horyzont, który w Villacoublay tak nagle zakrył mi chmury, rozjaśnił się.

Jeśli chodzi o publiczność — wygrałem. Lecz jeśli chodzi o mnie samego — wiedziałem dobrze, że odniosłem jedynie połowiczne zwycięstwo. Bo rozważywszy wszystko dokładnie, mogłem dojść do jednego tylko wniosku: skrzydła płócienne nie pozwalają szybować naprawdę — dają niewiele więcej ponad to, co można uzyskać przez skok z opóźnieniem przy zachowaniu dobrej pozycji. A gadanina, że w ten sposób skuteczniej hamuje się opadanie, jest niczym innym, tylko stwierdzeniem, że skrzydła działają jako spadochron — i to w dodatku zły spadochron. Zdałem sobie teraz sprawę, że chcąc naprawdę szybować, muszę mieć skrzydła zapewniające mi nośność. I właśnie to stanowiło konstruktywną stronę mojego doświadczenia, którego omal nie przypłaciłem życiem. Skrzydła sztywne utrzymywałyby ciało, a przy ich oprofilowaniu można by przecinać powietrze i nabierając szybkości, ewoluować po poziomej jak szybowce. Wszyscy moi poprzednicy — Clem Sohn i inni — popełnili błąd pokładając tyle nadziei w skrzydłach z płótna: wykluczone, aby dzięki nim można było uzyskać wiele więcej niż ja ostatnio uzyskałem, to znaczy bardzo niewiele dla doświadczonego spadochroniarza, a prawie nic w porównaniu z moimi ambicjami.

W każdym razie zrobiłem jednak nowy krok naprzód. Wiedząc, czego muszę się wystrzegać, tym samym widziałem wyraźniej, co powinienem przedsięwziąć. Tak więc prócz ustalenia swej reputacji jako „człowiek-ptak", nie straciłem naprózno czasu i w Villacoublay i w Meaux-Esbly.

„DREWNIANE PIÓRA"

Całe moje szczęście, że właśnie w owym czasie spotkałem pana Collignon. Nie jestem w stanie wyrazić, ile mu zawdzięczam. Ten drobny przemysłowiec z paryskiego przedmieścia, poświęcający wszystkie wolne chwile lotnictwu, ofiarował mi — z bezprzykładną szczodrobliwością i lojalnością — całą swą wiedzę o sprawach latania, swoją przedsiębiorczość, ufność, pracę, swój czas.

Powoli kształt moich przyszłych skrzydeł ukazywał się więc coraz wyraźniej. Jednak przed przystąpieniem do ich konstruowania, do czego nieodzowny był pewien kapitał zarówno w materiale, jak w godzinach pracy, postanowiliśmy sporządzić modele zmniejszone, które wypróbowaliśmy w tunelu aerodynamicznym.

W warsztatach pana Collignon skonstruowaliśmy pierwsze modele. Jednak próba, jakiej poddaliśmy je w tunelu aerodynamicznym, nie wypadła zbyt zadowalająco. Wciąż dochodziliśmy do wniosku, że ciało ludzkie nie ma odpowiednika krawędzi natarcia, nie jest więc stworzone do latania. Dzieje „czystego lotu" szybowców świadczyły o tym jak najwyraźniej! Musieliśmy więc wynaleźć taki profil skrzydła, żeby je można przystosować do ciała ludzkiego: przekształcić człowieka w szybowiec — szybowiec jak najbardziej prymitywny, tyle tylko, że wyposażony w dwa małe skrzydła nośne i posiadający — jako całe urządzenie sterownicze — nogi.

W biurze zastępcy dyrektora zakładów Chalais-Meudon chętnie pozwolono mi skorzystać z tamtejszych urządzeń. W godzinach przedpołudniowych przeprowadziliśmy więc próby statyczne, by zbadać wytrzymałość materiału i ocenić granicę jego bezpieczeństwa. Robotnicy tunelu okazywali mi dużo sympatii i nie szczędzili dowodów życzliwości. Było jasne, że pasjonował ich ten eksperyment. Ich zainteresowanie, ich uwagi na temat ekwipunku stały się dla mnie mocnym zastrzykiem otuchy. Już od tak dawna spotykałem się na każdym kroku (wyjąwszy zaledwie kilku przyjaciół) z obojętnością lub drwiną — w czym głównie celowały instytucje oficjalne — że ci chłopcy przywrócili mi pełny zapał do roboty.

Na południe przewidziane były próby praktyczne. Po raz pierwszy — nie ryzykując wypadkiem — miałem znaleźć się w rzeczywistych warunkach lotu.

Zaledwie zdążyłem się wyekwipować, gdy pchnięte gwałtownie drzwi przepuściły jakiegoś bardzo korekt ubranego mężczyznę; stanął przede mną. Sprawiał wrażenie człowieka z trudem opanowującego wściekłość.

— Jestem dyrektorem tych zakładów! — parsknął mi w twarz.

Patrzyłem na niego osłupiały. Co go tak wzburzyło? Przecież mu nie ukradnę tunelu...

— Pan nie przeprowadzi tego eksperymentu — rzucił tym samym tonem. — Przeciwsta-



Leo Valentin w locie na śmigłowcu, w Cormeilles-en-Vexin.



Valentin — przed skokami w Cormeilles-en-Vexin i Epinal.

wiam się jak najformalniej... Jak najformalniej! Słyszy pan?

Słyszałem go doskonale. Ale z jakiej racji mógłby mi zabronić mojego eksperymentu? A przede wszystkim co go upoważniało komunikować mi to w taki sposób? Rozwścieczony miotał wzrokiem dookoła:

— Nie chcę widzieć tego rodzaju machin w moim tunelu — powiedział z nieopisaną wzgardą, patrząc na skrzydła.

Nim zdołałem uczynić najmniejszy gest, ruszył ku nim; rozwalił je uderzeniami obcasa. Stało się to tak szybko, że zarówno obecni robotnicy, jak moi przyjaciele i ja sam wtedy dopiero przyszliśmy do siebie, gdy był już za drzwiami. Istny furiat! Jaki giez go ukąsił, co za żądza zniszczenia, czy raczej mordu, ogarnęła go naraz? Wszyscy byliśmy zdruzgotani. Wściekłość i bolesne osłupienie walczyły we mnie o lepsze. Znieruchomiały, pogrążony w fali olbrzymiego zmęczenia, stałem nad mymi zniszczonymi skrzydłami. Znów trzeba zaczynać od zera — i nie tylko ja sam, lecz również moi przyjaciele. Znów mieliśmy w perspektywie miesiące pracy, goryczy, niepewności...

Porzuciłem nadzieję, że wyruszę w przestwora na skrzydłach wypróbowanych w tunelu aerodynamicznym. Nie wiem, czy ten krewki jegomość zdawał sobie sprawę, jaką odpowiedzialność wziął na siebie uniemożliwiając mi wypróbowanie ekwipunku. Czy gdybym się zabił skacząc po raz pierwszy na skrzydłach z drzewa — a jak się później okaże, niewiele mi już brakowało — zrozumiałby, że w pewnym sensie popełnił owego dnia morderstwo? Wątpię. Wysokie stanowiska, zwłaszcza oficjalne, mają to do siebie, że ludzie je sprawujący nie czują wyrzutów sumienia.

*

Nowe skrzydła były gotowe. Pan Collignon sprawił, że ich wyższość nad skrzydłami poprzednimi nie ulegała najmniejszej wątpliwości.

Nareszcie uzyskaliśmy zadowalającą nas krawędź natarcia: dzięki osadzeniu ramion w samych skrzydłach. Pod wygiętą do wewnątrz krawędzią znajdowało się wgłębienie, w które wchodziły ramiona. Dla dłoni były trzymadła ze skóry. W rezultacie uniezależnienia ramion od skrzydeł mogłem swobodnie sięgać dłonią do uchwytu linki wyzwalającej bez obawy, że tym samym zamkną się moje drewniane „pióra".

Płaszczyzna nośna została znacznie powiększona, profil ulepszony — a w jakim stopniu? to miała nam wkrótce wykazać próba w tunelu aerodynamicznym! Do krańców skrzydeł były przymocowane dwie płytki brzegowe, co pozwalało wyeliminować opór indukcyjny i zwiększyć równowagę. Podobnie jak krawędź natarcia, płytki brzegowe były z balsy, więc gdyby w trakcie otwierania się spadochronu któraś linka zaczepiła o jedną z płytek, pękłby on od razu.

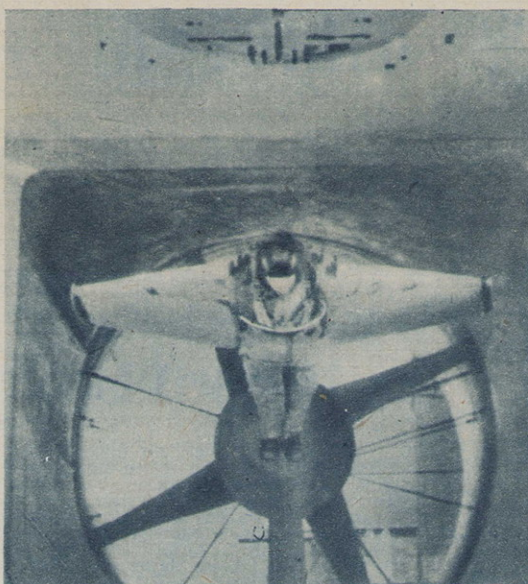
Wzmocniono system bezpieczeństwa. Teraz mi już nie groziło, że skrzydła po otwarciu mogą się ponownie zamknąć.

Wszystko razem, skrzydła i gorset, ważyło czternaście kilogramów. Jeśli do tego dodać ciężar obydwu spadochronów, ważących około siedemnastu kilogramów to jasne, że mój ekwipunek wcale nie był lekki. Lecz co tam: skrzydła są solidne, a obydwa spadochrony nieodzowne.

Z wrześniem dobiegał końca wielki sezon pokazów lotniczych 1953 roku. Nadszedł moment ponownego podjęcia doświadczeń ze skrzydłami. Odkąd wiedziałem, że są gotowe śpieszno mi było je wypróbować. W braku tunelu aerodynamicznego postanowiliśmy zobaczyć, jak zachowują się modele skrzydeł wykonane w skali 1:5 i 1:2. Puściliśmy je z samolotu. Próba, zwłaszcza z drugim modelem, wypadła pomyślnie. Oczywiście, najlepiej byłoby zaryzykować lot próbny. Szef departamentu w Ministerstwie Lotnictwa, p. Chantepie, dostarczył mi wkrótce okazję po temu: uprzejmie dał mi do dyspozycji samolot wojskowy.

25 września znaleźliśmy się — p. Collignon, kilku przyjaciół i ja — na lotnisku w Chartres. Około godziny piętnastej nastąpiło załadowanie ludzi i ekwipunku na pokład Junkersa. Czasu było aż nadto, żeby już na pokładzie samolotu „wbić się" w ekwipunek.

Wciągnąłem najpierw kombinezon do lotów. Już od czasu skoku w Cormeilles-en Vexin, gdzie po raz pierwszy użyłem skrzydeł z drzewa, zmodyfikowałem urządzenie sterownicze, t.zn. powierzchnię płótna między nogami, którą w okresie Willacoublay zmniejszyłem, aby w ten sposób utworzyć w niej otwór między udami; teraz przywróciłem ją w całości z obawy, żeby w chwili otwarcia spadochronu, jego „pilocik" nie wpadł przypadkiem do „otworu" i nie przeszkodził czaszy w rozwinięciu się. Poza tem chciałem zwiększyć w ten sposób, płaszczyznę nośną. Miałem więc skakać z urządzeniem sterowniczym, w którym powierzchnia płótna nie miała żadnych luk.



Manekin Valentina w tunelu aerodynamicznym.

Wziąłem z sobą owego dnia spadochron piersiowy innego typu niż zazwyczaj. Okazało się, że ma on inny system przytwierdzania do uprzęży, którego nie da się zastosować do gorsetu moich skrzydeł. Tego nie przewidzieliśmy. Drobiazg! Tak, ale drobiazg, na który nic nie można było zaradzić od razu, a ja znów nie miałem ochoty skakać na skrzydłach bez spadochronu zapasowego. Znów więc cała historia na nic. Doprawdy, pech się uwziął na mnie.

Byliśmy na 3.800 metrach. Postanowiłem więc skakać bez skrzydeł ale w kombinezonie z urządzeniem sterowniczym by się chociaż zorientować w jego działaniu.

Z początku wszystko szło dobrze: spadałem spokojnie, zachowując właściwą pozycję. Lecz gdy po osiągnięciu szybkości maksymalnej chciałem się przekonać na ile mogę liczyć na moje stery i zacząłem balansować nogami, natychmiast nastąpił korkociąg: korkociąg niesłychanie gwałtowny i najzupełniej podobny do tego, którego ofiarą padłem w Epinal, kiedy tam startowałem z tym samym systemem sterowniczym. Nie miałem innego wyjścia, jak tylko zmieniać od czasu do czasu kierunek korkociągu poprzez zmianę pozycji nóg. W ten sposób mogłem na krótko złapać oddech. Moi przyjaciele, którzy mnie obserwowali z ziemi, tak mi później mówili: widząc jak spadam w korkociągu, podejrzewali, że nastąpił jakiś wypadek, że na przykład straciłem przytomność, lecz co do tego uspokoili się, gdy spostrzegli, iż jestem w stanie zmienić kierunek korkociągu. Ale ja czułem się równie podle bez względu na to, czy wirowałem w jedną czy w drugą stronę. Nie dostrzegałem nic prócz zapierającego dech kłębowiska ziemi pod stopami. Byłem jak gdyby w samym środku gigantycznego, kręcącego się bąka, który swoim pędem i szumem usypiał we mnie wszelki refleks. Wiedziałem, że organizm nie potrafi opierać się długo tej szaleńczej zabawie. Jeszcze tylko kilka sekund i zamienię się w otępiały manekin; nie będzie mnie stać na żadną myśl, najdrobniejszy gest. Na progu utraty świadomości pociągnąłem za uchwyt! Gdy czasza się wypełniła, byłem na 1.200 metrach. Wisząc pod parasolem" wirowałem dalej — prawie aż do samej ziemi — nękany gwałtownymi mdłościami. Stanąłem na ziemi zupełnie otępiały i co mi się dotychczas nigdy jeszcze nie zdarzyło — niezdolny wykrztusić ani jednego słowa.

Sprawa była jasna: należy wyeliminować urządzenie sterownicze, bo w przeciwnym razie nigdy nie zdołam uniknąć korkociągów. Ten nieszczęsny skok miał więc chociaż tę dobrą stronę, że już nie pozostawiał nam najmniejszych wątpliwości w tej dziedzinie. Lecz kiedy nareszcie będę mógł wypróbować skrzydła?

*

W niedzielę 27 września odbywał się w Lille pokaz zorganizowany przez lotnictwo wojskowe „na rzecz dzieci bohatera wojennego, marynarza La Maslee". W programie mieli wystąpić — Rozanoff, który później się zabił, pani Jacqueline Auriol oraz inne asy i osobistości świata lotniczego. Minister Lotnictwa zwrócił się do mnie o wzięcie udziału w pokazie i zademonstrowanie mych skrzydeł. Chcąc wyrazić wdzięczność za pomoc, z jaką przyszedł mi on w Chartres, zaproszenie przyjąłem.

Jednak w przeddzień pokazu, w sobotę wieczór, gdy już doszło do sporządzenia dokładnego programu poszczególnych występów, dowódca drugiego okręgu lotniczego, generał Plou, podał do wiadomości, że odmawia mi zezwolenia na start, ponieważ — jak powiedział — moje skrzydła nie zostały zatwierdzone przez odpowiednie władze. Jasne, skoro byłem jeszcze w stadium prób! Z kolei podobny zakaz wydał nazajutrz minister Lotnictwa. Tego nie można było zrozumieć: proszono mnie o występ, by nazajutrz mi go zabronić! Tymczasem, o ile wiem, nie ma takiego rozporządzenia, nie ma takiego regulaminu, który by usprawiedliwiał podobny zakaz: z chwilą gdy jestem wyekwipowany w dwa spadochrony uznanego typu i tym samym spełniam warunki, jakich się wymaga ode mnie ze względu na bezpieczeństwo, mam prawo skakać z czym mi się żywnie podoba. Nic do tego komukolwiek! — przynajmniej w teorii.

Jednak mając owej niedzieli w Lille policję lotniczą na karku, nie było co ryzykować, aby postawić na swoim: wiedziałem tylko, że tego czy innego dnia podejmę tę próbę, choćby nie wiem kto mi stawał na drodze. Tym razem skakałem po prostu z opóźnionym otwarciem. Byłem tak rozwścieczony, że zaaranżowałem skok w ten sposób, by wylądować poza terenem lotniska.

Wkrótce po tym p. Chantapie opuścił ministerstwo. Zapewniono mnie, że zezwolenie na skok ze skrzydłami uzyskam z chwilą, kiedy je poddam próbie w państwowym tunelu aerodynamicznym. W tym samym czasie wynajdywano jednak coraz to nowe wykręty i odraczano terminy. Dzień po dniu — od września 1953 do maja 1954 roku — czekałem, żeby zechciano się zdecydować: ale wciąż okazywało się, że „w następnym tygodniu". Można było oszaleć.

Umęczony tą rolą zabawki zależnej od fantazji i złej woli czynników administracyjnych, w pierwszych dniach maja postanowiłem nie czekać dłużej i wypróbować skrzydła — na własny koszt — w prywatnym tunelu aerodynamicznym. Próby odbyły się w Villacoublay w ultra nowoczesnym tunelu aerodynamicznym Zakładów Breguet kierowanych przez p. Veyssaites.

Był to piękny tunel — jego wielki budynek z betonu i gigantyczny wentylator, mogący wytwarzać wiatr o szybkości ponad 100 kilometrów na godzinę, sprawiały olbrzymie wrażenie. Gdybym tu w strumieniu powietrza, zawisnął na skrzydłach, znalazłbym się mniej więcej w takich warunkach, jak podczas prawdziwego lotu — nareszcie mógłbym, i to po raz pierwszy, bez ryzyka prześledzić działanie mego ekwipunku.

(cdn)

13 maja 1954 r.: wielka próba udała się.



KLUB MIŁOŚNIKÓW LOTNICTWA

Magazyn miłośników pięknej dziedziny, różnych wiadomości lotniczych dawnych i nowych, dla zabawy i pożytku osób obojga płci, wszelkiego wieku i stanu



BOCHATEROWIE SPOD ARNHEIN

Wkrótce po zakończeniu działań wojennych (1946 r) angielscy realizatorzy ukończyli film z działalności wojsk spadochronowych. I tak powstał piękny film dokumentalny pod tytułem „Bohaterowie spod Arnheim" — reportaż o słynnym desancie spadochronowym. Film był zainscenizowany z nadzwyczajną wiernością na miejscu historycznych wydarzeń w 1944 roku, z udziałem pozostałych przy życiu członków bohaterskiej I Airborne Division i partyzantów holenderskich. (m)

Między nami KaeMeLewcami

Listy, listy i jeszcze raz listy. Przychodzi ich setki od wszystkich miłośników lotnictwa. Jedne zawierają słowa uznania dla KML, inne pytania i prośby o porady, jeszcze inne tylko zgłoszenia do KML. Niektórzy nawet denerwują się z powodu długiego oczekiwania na odpowiedź lub na swoje nazwisko na liście członków. No cóż, Klub nasz jest szczupły (mam na myśli miejsce w „Skrzydlatej") i dlatego prosimy o cierpliwość. Zapewniamy, że żaden list nie zostanie bez odpowiedzi, ani też żadne nazwisko na liście członków nie zostanie pominięte. A więc jeszcze raz — cierpliwości i wytrwałości.

Wśród przejrzanej dziś co najmniej setki listów zwrócił moją uwagę jeden. Na pozór nic szczególnego: krótki, napisany niewprawną ręką, dużymi literami. Autor jego, **Staś Dąbrowski** z Jeżowa, pisze: „Ja mam 8 lat i chodzę do II klasy, a mój brat Jurek ma 10 lat i chodzi do IV klasy. Obaj chodzimy do modelarni i robimy modele lotnicze. Czy możemy być członkami KML?"

Tego listu nie „ustawiłem w kolejkę". Braciom Dąbrowskim z racji wieku (zwłaszcza Staszkowi — jest on bowiem najmłodszym członkiem Klubu, bo dziesięciolatków mamy już kilku) przysługuje pierwszeństwo i dlatego odpowiadamy poza kolejnością.

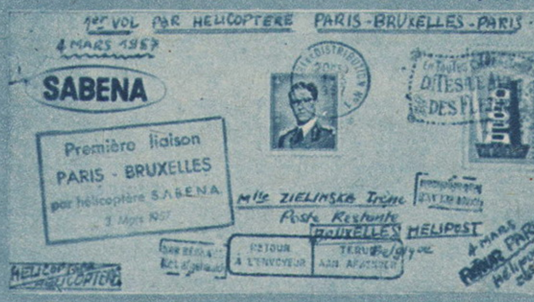
Do KML, Staszku i Jurku, może należeć każdy, kto interesuje się lotnictwem. A że zainteresowania Wasze idą w tym kierunku, upewnił mnie dopisek w liście (prawdopodobnie rodziców) o Waszych częstych wycieczkach na lotnisko. Mamy nadzieję, że piloci Aeroklubu Jeleniogórskiego zainteresują się Wami i pomogą w przyszłości stać się dzielnymi pilotami. O jednym trzeba tylko pamiętać, mianowicie o pilnej nauce w szkole, bowiem zaniedbywanie jej dla lotnictwa (tak się niestety u wielu zdarza) może zwichnąć Waszą lotniczą przyszłość.

Na zakończenie dzisiejszego „między nami" prośba do czytelników: zgłoszenia do KML przysyłajcie tylko na kartach pocztowych. To nam bardzo ułatwi ewidencję członków KML.

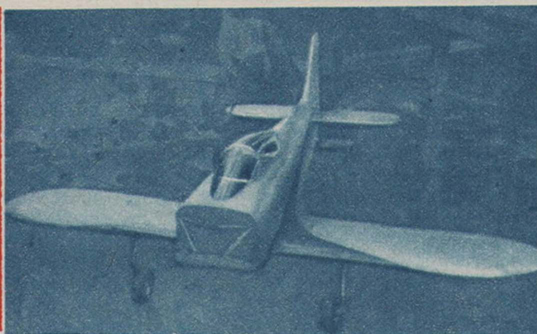
ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE

3 marca br. belgijskie towarzystwo lotnicze „SABENA" otworzyło na trasie Bruksela — Paryż stałą linię komunikacji lotniczej obsługiwaną przez śmigłowce. Z tej okazji wszystkie przesyłki lotnicze zebrane w pierwszym locie zaopatrzone zostały w specjalne stemple okolicznościowe: „Premiere liaison PARIS — BRUXELLES par helicoptere SABENA 3 Mars 1957" oraz datownik: „Helipost — Bruxelles — Brussel — 3.3.57.17". Reprodukowana koperta przewieziona została śmigłowcem, który odbył inauguracyjny lot na tej trasie. Widoczne są na niej także dwa znaczki — belgijski i francuski.

(ZR)



POZRADNIK KONSTRUKTORA AMATORA

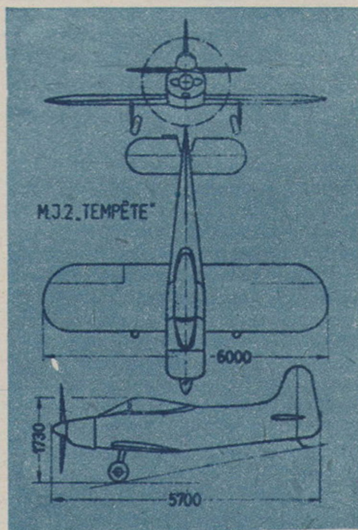


Grupa francuskich entuzjastów lotnictwa sportowego, kierowana przez konstruktora Marcel Jurca, opracowała i zbudowała prototyp lekkiego samolotu sportowego, przeznaczonego dla zaawansowanych pilotów do lotów treningowych i akrobacyjnych. Jak donosi miesięcznik lotniczy „Flugwelt", do budowy MJ-2 „Tempete" (Burza) użyte zostały części z samolotów Jodel D-9 i D-112. Konstrukcja samolotu jest tak opracowana, że budowa nie nastręcza amatorom specjalnych trudności.

MJ-2 jest jednomiejscowym dolnopłatem konstrukcji całkowicie drewnianej. Zastosowano profil NACA-23012. Cena płatowca wynosi około 4 500 marek zach.-niemieckich. Napęd stanowić może silnik typu Continental o mocy 65 lub 90 KM. Pracochłonność budowy „Tempete" przy produkcji fabrycznej wynosi około 850 roboczogodzin. Konstruktor-amator poświęcić musi około 900—1200 roboczogodzin. Samolot wykazał się dobrymi własnościami lotnymi.

Dane techniczne MJ-2 z silnikiem o mocy 65 KM: wymiary: rozpiętość — 6,0 m, długość — 5,7 m, wysokość — 1,73 m, powierzchnia nośna — 7,98 m²; ciężary: ciężar startowy — 384 kG, obciążenie powierzchni nośnej — 48 kG, obciążenie mocy — 5,9 kG/KM; osiągi: prędkość max. — 210 km/h, prędkość przelotowa — 170 km/h, prędkość lądowania — 93 km/h, pułap — 5 500 m, czas lotu — 3,2 h.

(P)



CZYTAMY O BALONACH

W dniu 26 maja br. wystartował w Warszawie halon „Syrena". Był to od 18 lat pierwszy lot tego rodzaju w Polsce. A więc odradza się u nas piękny sport balonowy! Co warto przeczytać o tym najstarszym dziale aeronautyki?

A więc przede wszystkim „Balonem przez kontynenty" Z. Burzyńskiego (rok wydania 1956, cena 12 zł) i „Na podbój nieba" E. Banaszczyka (rok wydania 1957, cena 31,20 zł). W tej drugiej książce o balonach jest 79 stronic w dziale „Złoty wiek aerostatów".

W lipcu tego roku upływa 60 lat od pierwszej, niesłychanie ryzykanckiej próby przelotu balonem wolnym nad biegunem północnym. Dokładny opis tego bezprzykładnego czynu, który zakończył się śmiercią wszystkich aeronautów, znajdziecie w tomiku „Tragedia wśród lodów", S. A. Andrée (Warszawa, 1932 r.). Książke tę posiada wiele wypożyczalni i bibliotek (po wojnie nie była wznowiona). Z beletrystyki, szczególnie dla młodszej generacji, polecam od pół wieku rozchwytywane „Balonem do bieguna" Wł. Umińskiego (ostatnie wydanie 1955 r., cena 12 zł).

J. Kędz.

ZBIERAMY ZNAKI TOWARZYSTW LOTNICZYCH



Trans — Australia Airlines AUSTRALIA

Poezja LOTNICZA

Tadeusz Mazur z Miejszy. Do KML może należeć każdy (bez względu na wiek i wykształcenie), kto interesuje się lotnictwem.

Lucjan Mikszewicz z Goleniowa, **Adam Panek** z Łańcuta i **Stanisław Majorek** z Częstochowy. Zdjęcia lotnicze możecie zamówić w fotolaboratorium Aeroklubu PRL — Warszawa, ul. Długa 52.

Andrzej Kalinowski z Torunia. Żwirce i Wigurze poświęcimy jeden z numerów wrześniowych.

Bogdan Gogołek z Trzeciewnicy. Zdjęcia samolotu P-11c nie mamy. Plan jego w trzech rzutach znajdziecie w nr 37 „Skrzydlatej" z ub. r. Zdjęcie natomiast — w nowowydanej książce mjr. Stanisława Skalskiego „Czarne krzyże nad Polską".

„Adamek". Prosimy o podanie nazwiska i adresu. Odpowiemy listownie.

Koło lotnicze w Augustowie. W sprawie szkolenia spadochronowego w Aeroklubie Białostockim interweniowaliśmy. Według informacji uzyskanych od kierownika aeroklubu ob. F. Nadolskiego, już rozpoczął się kurs w Ełku. Kierownik zapewnił nas, że Wasze koło będzie mogło odbyć szkolenie właśnie na tamtym lotnisku.

Józef Götz — Plzeń (CSR). Wymienione samoloty postaramy się opublikować. Prosimy o trochę cierpliwości.

Jerzy Gackowski ze Zgorzelca prosi o radę: co zrobić, aby wznowić działalność modelarni lotniczej w Zgorzelcu, która została przerwana z powodu wyjazdu instruktora. Jedynym wyjściem z tej sytuacji jest — naszym zdaniem — zainteresowanie tą sprawą miejscowego harcerstwa. W tym celu powinniście zwrócić się do komendy Hufca ZHP w Zgorzelcu.

Janusz Krogul, W. Koszel i A. Stachyra z Lublina. Uczęszczanie do szkoły o kierunku lotniczym, do której przyjmowana jest młodzież po ukończeniu siedmiu klas, sprawiałoby Wam trudność, bowiem takiej w Lublinie nie ma. Istnieją one natomiast w Rzeszowie, ul. Obrońców Stalingradu 120 (Technikum Budowy Silników), we Wrocławiu, ul. Kielcowska 43/53 (Technikum Budowy Silników) i w Mielcu (Technikum Mechaniczne) i przy tych szkołach jest bardzo ograniczona ilość miejsc w internatach. Najlepszym wyjściem będzie dla Was kontynuowanie nauki w jednej z lubelskich szkół ogólnokształcących lub zawodowych. Lotnictwo natomiast radzimy traktować jako sport, zwłaszcza, że kurs spadochronowy macie już poza sobą.

O adresy wyżej wymienionych szkół prosili także: **Andrzej Fedorowicz** z Wodzisława Śląskiego, **Lech Świszczewski** ze Szczecina, **Ryszard Jędrzejczyk** ze Wschowy, **Jerzy Gotowała** ze Szczawna Zdroju i **Edward Grapiel** z Wincza Nowego.

Historia LOTNICTWA

1815 r. Polak Józef Bem, kapitan artylerii, uruchamia w warszawskim Arsenale wytwórnię rakiet bojowych.

19.VII.1821 r. Pierwszy wzlot balonem wypełnionym gazem świetlnym (K. Green w Londynie).

7—8.XI.1836 r. Pierwszy lot balonem na odległość ponad 500 km z Londynu do Weilburgh (lot trwał 18 godzin). K. Green, Hollond, Mouck Mason.

29.IX.1842 r. Pierwszy projekt samolotu z silnikiem parowym Anglika W. S. Hendsona (powierzchnia nośna płatowca — 408 m², moc silnika — 20 KM).

30.IV.1843 r. Warszawska „Gazeta Handlowa i Przemysłowa" zamieszcza obszerny artykuł — opis „wozu powietrznego" Hendsona.

9.VI.1844 r. Pierwsze zastosowanie pary do modelu sterowca przez Francuza dr. Le Berriera w Paryżu.

1848 r. Pierwszy lot modelu samolotu przy pomocy silnika (parowego) dokonany przez Johna Stringfellowa w Chard.

7.X.1849 r. Pierwszy przelot balonu przez Alpy (z Marsylii pod Turyn). F. Arban.

1851 r. Polak Aleksander Hryniewicz wydaje opis „wozów latających".

24.IX.1852 r. Pierwszy wzlot sterowca z silnikiem parowym H. Giffarda w Paryżu.

1858 r. Pierwsze zastosowanie aparatu fotograficznego do zdjęć z balonu (Francuz Nadar w Petit-Bicetore).



ZBIERAMY FOTOGRAFIE SAMOLOTÓW

Wśród tych, którzy w terminie do dnia 9 lipca br. odpowiedzą na pytanie — jaki to samolot? — rozlosowanych zostanie 5 oryginalnych zdjęć tego samolotu w formacie 13 x 18 cm. Odpowiedzi prosimy przesyłać tylko na kartach pocztowych.

POZWIĄZANIE ZAGADKI FOTOGRAFICZNEJ

Zdjęcie zamieszczone w nr. 22 „Skrzydlatej" przedstawia polski samolot turystyczny „Szpak-4". Za prawidłowe odpowiedzi oryginalne zdjęcia wylosowali: **Jacek Bednarek** z Łodzi, **Ludwik Sieczka** z Godziętowy, **Czesław Kulesza** z Bród, **Monika Widera** z Siemianowic i **Janusz Pietrzak** z Warszawy.



CZŁONKOWIE KLM

138. Wiktor Sowiński (konstrukcje lotn., filatelistyka, zdjęcia) — Warszawa.

139. Bronisław Kaczmarczyk (konstr. lotn., zdjęcia) — Sosnowiec 8, al. Wojska Polskiego 117.

140. Regina Mioduszewska (modelarstwo, książki) — Warszawa 9, ul. Wybrańska 8/8.

141. Emil Czarnecki (szybownictwo) — Kochanów, p-ta Stefanków, pow. Przysucha.

142. Włodzimierz Wągorowski (zdjęcia lotnicze) — Włocławek, ul. Chmielna 25 m. 3.

143. Albert Wajszczuk — (książki, loty międzyplanetarne) — Wrocław, ul. Garneckiego 67 m. 6.

144. Wanda Habarta — Sucha Dolna I 669, pow. Karwina, Czechosłowacja.

145. Zenon Wtorek — Pyrzyce, ul. Lipiańska 25.

146. Jan Kubiak (konstr. lotn.) — Poznań, ul. Logi 19 m. 9.

147. Stanisław Zdziech (szybownictwo) — Kochanów, p-ta Stefanków, pow. Przysucha.

148. Jerzy Jasiński (zdjęcia lotnicze) — Wadowice, pl. Kościuszki 2.

149. Jarosław Wróblewski (modelarstwo, konstr. lotn.) — Wrocław, ul. Kielcowska 43/53 internat Technikum Budowy Silników.

150. BOGDAN KRZYWIAK (konstr. lotn., książki) — Katowice, ul. Mickiewicza 1 m. 11

151. Andrzej Wiśniewski — Bolesławiec Śląski, ul. Dzierżyńskiego 13 m. 11

152. Jerzy Wrężel (książki, zdjęcia) — Poznań 1, pl. Wielkopolski 10/4 m. 23

153 Czesław Siciński (lotn. morskie) — Stryjków k/Łodzi, ul. Sienkiewicza 6

154. Jan Pawlukowiec (modelarstwo, zdjęcia, sylwetki samolotów, rozrywki umysłowe) — Gorzów Wlkp., Dom Kolejowy przy Dw. Gł.

155. Tadeusz Stolarski (lotn. wojskowe) — Uścinów, pow. Parczew

156. Lilia Panków (szybownictwo) — Bielsko, ul. J. Kluski 3 m. 23

157. Henryk Ciunelis (konstr. samol.) — Olsztyn, ul. Kościuszki 64 m. 10

158. Stefan Pieraś (szybownictwo) — Lubań Śląski, ul. Komuny Paryskiej 9/5

159 Alfred Kasprzyk (zdjęcia, rozrywki umysłowe) — Ostrów Wlkp., ul. Mylna 12 m. 1

160. Tadeusz Bubień (modelarstwo, konstr. lotn.) — Lublin, ul. Weteranów 20 m. 6

161. Jerzy Maciejczuk (książki, szybownictwo) — Legionowo, ul. Sowińskiego 38/6

162. Stanisław Dąbrowski (modelarstwo) Jeżów Sudecki, ul. Sportowa 5

163. Jerzy Dąbrowski (modelarstwo) — Jeżów Sudecki, ul. Sportowa 5.

164. Zbigniew Lisiecki (książki, sylwetki samolotów) — Łódź, ul. Armii Ludowej 29

165. Ryszard Bogdanowicz (sport samolotowy) — Jarosław, ul. Kilińskiego 20

166. Stanisław Sędek (zdjęcia) Racibórz, ul. Rybnicka 1

167. Jerzy Gorczyca (modelarstwo, filatelistyka) — Tarnobrzeg, ul. Sandomierska 100.

168. Jan Gazur, technika lotn.) — Katowice, ul. Słowackiego 18/22.

169. Henryk Grzęda (modelarstwo, łączność radiowa, sylwetki samol. książki) — Dzierżoniów Śląski, ul. Okrzei 3.

170. Stanisław Wermiński cia, rozrywki umysłowe) — — Lesko, Liceum Ogólnokształcące.

171. Edward Grapiel (modelarstwo, konstr. lotn., szybownictwo) — Wiśnicz Nowy 252, pow. Bochnia.

172. Stefan Chmielarski (konstr. lotn., książki) — Kacice 52, p-ta Słomniki, pow. Miechów.

173. Edward Jaroszewicz (szybownictwo, filatelistyka) — Supreśl koło Białegostoku, Technikum Mechanizacji Rolnictwa.

174. Franciszek Potrykus (książki, konstr. lotn.) — Sopot, ul. Obr. Westerplatte 15 m. 1.

150 członkiem KLM jest BOGDAN KRZYWIAK z Katowic, którego nagradzamy książką pt. „Meteorologia dla wszystkich" — Szczecińskiego.

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

BERIEW BE-6 ● ZSRR

MAŁO znane są u nas prace jednej z radzieckich grup projektowych, kierowanej przez inż. G. M. Beriewa, a która specjalizuje się w konstrukcjach wodnosamolotów. Łódź latająca Be-6 była produkowana seryjnie od roku 1949. W r. 1951 grupa inż. Beriewa skonstruowała pierwszy radziecki wodnosamolot odrzutowy Be-8, będący dalszym rozwinięciem Be-6.

Be-6 jest zasadniczo przeznaczony dla wojskowego lotnictwa morskiego, ale pewna ilość tych samolotów w wersji cywilnej użytkowana jest w gospodarce narodowej ZSRR.

Be-6 jest dwusilnikowym, wolnonośnym górnopłatem zbudowanym w układzie łodzi latającej. Do zachowania równowagi na wodzie służą dwa boczne pływaki na podwójnych wspornikach.

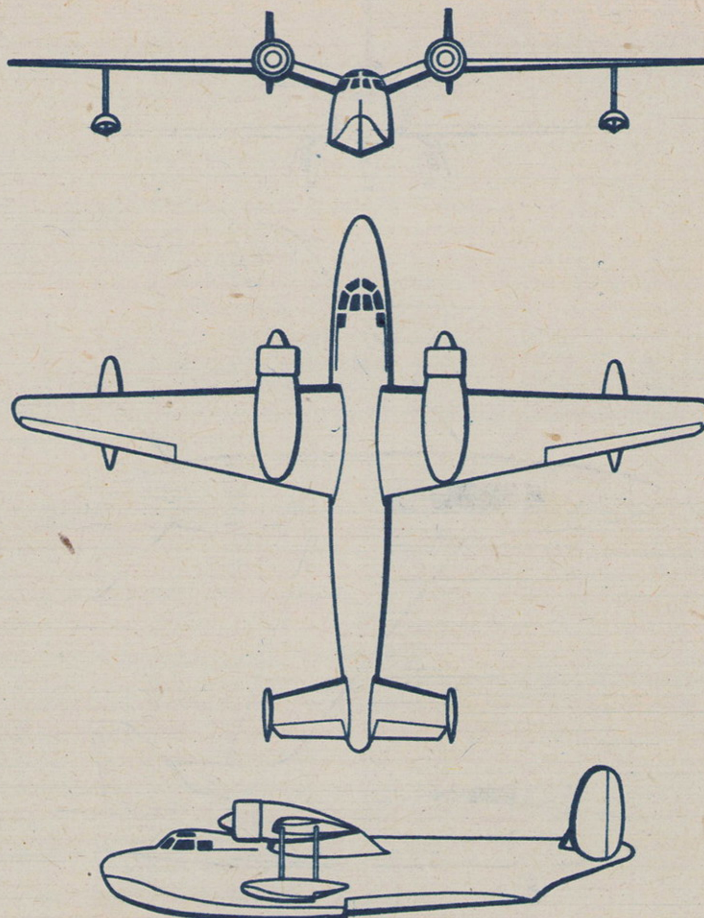
Dwa silniki ASz-73 o mocy 2 000 KM każdy zabudowane są w gondolach na płacie. W wersji wojskowej wodnosamolot Be-6 był wyposażony w kilka stanowisk strzeleckich.

Be-8 różnił się od swego poprzednika pojedynczym usterzeniem kierunku i brakiem wzniosu usterzenia wysokości. Pływaki w locie zajmowały miejsce na końcach skrzydeł.

Silniki turboodrzutowe typu WK-1. (JS)

Łódź latająca Beriew Be-6.





DANE TECHNICZNE (Be-6)

Ciężar w locie	—	23 400 kG
Prędkość max.	—	415 km/h
Zasięg	—	4 800 km

(Opis i dane według „Aviation Magazine" Nr 200/1956, 219/1957)

CO CZYTAĆ?

„CZARNE KRZYŻE NAD POLSKĄ". Stanisław Skalski. Obwolutę, okładkę, stronę tytułową i rysunki projektował J. Grabiański. Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej. Warszawa — wydanie I. Druk ukończono w kwietniu 1957 r. Stron 260, nakład 30 000 egz. Cena zł 13.

„Ta karta czerwona krwią pisana — to niezmierzone bohaterstwo polskiego lotnika; szedł on bez namysłu w nierówny bój, w którym przejawił wspaniały instynkt bojowy, ofiarność bez granic i w którym jego przestarzały, słabo uzbrojony samolot walczył z co najmniej dziesięciokrotną przewagą nieprzyjaciela, z jego nowoczesnym sprzętem lotniczym, z jego o wiele większą szybkością i siłą ognia. Ta karta tak mało u nas znana stanowi większą chlubę polskiego lotnika niż wspaniałe i osławione boje polskich dywizjonów nad Anglią. Tam startowało się po zwycięstwo, w Polsce — po śmierć. Lotnik polski wykonał swój obowiązek do ostatniego tchu, ostatniego obrotu motoru i ostatniego naboju. Zawiedli ci, którzy nie dali mu odpowiedniego sprzętu i stworzyli fatalną organizację." (Gen. J. Kirchmayer).

„Żaden pilot myśliwski w czasie trwania gigantycznych zmagań drugiej wojny światowej nie walczył w warunkach tak trudnych, w jakich walczyli i odnosili zwycięstwa polscy piloci myśliwscy w czasie kampanii wrześniowej. W historii polskiego lotnictwa na zawsze zapisane zostaną nazwiska Leśniewskiego, Laskowskiego, Urbana, Mielczyńskiego, Medweckiego, Okrzei i wielu innych, którzy w tragicznych dniach wrześniowych zapłacili najwyższą cenę w obronie ojczyzny. Ich przykład stał się drogowskazem dla wszystkich polskich lotników-myśliwców walczących potem pod różnymi szerokościami geograficznymi". (Mjr. St. Skalski).

Te dwie opinie o polskich lotnikach z kampanii wrześniowej — jedna pióra znanego historyka wojskowości, druga jednego z najlepszych naszych myśliwców z okresu drugiej wojny światowej — dobitnie mówią o charakterze walk powietrznych jakie w 1939 r. przypadło staczać Polakom. „Czarne krzyże nad Polską" to historia wrześniowych operacji Dywizjonu Toruńskiego i przeżycia pilota tej wspaniałej jednostki, ówczesnego podporucznika Skalskiego.

Książka jest rozchwytywana. Na Kiermaszu Książki w Warszawie do stoiska, w którym podpisywał „Czarne krzyże nad Polską" autor, przypuszczany był formalny szturm. Wcale się temu nie dziwię. Chociaż znam prawie wszystkie lotnicze wydawnictwa polskie o minionej wojnie, właśnie ta książka zrobiła na mnie największe wrażenie. Nie tylko dlatego, że znałem osobiście wielu bohaterów tej opowieści, ale chyba głównie dlatego, że nawet w szczegółach nie jest to fikcja. To wszystko szczera prawda, ubrana w najzupełniej zresztą dobrą formę literacką.

O książce nie będę pisał, sami ją — prędzej czy później — przeczytacie. Korzystając z okazji zwrócę tylko uwagę na rysunki Janusza Grabiańskiego. Według zdania wielu plastyków, z którymi na ten temat rozmawiałem, jest to prawdopodobnie najlepszy nasz rysownik lotniczy i to nie tylko okresu powojennego. Przyzwyczajonych do dawnych realistycznych rycin, które raczej były nudnym naśladownictwem fotografii — może razić sposób rysowania młodego malarza. Ale niech uważnie popatrzą na „jedenastki" w książce Skalskiego. Samoloty tam naprawdę lecą. Artysta potrafił graficznie oddać np wysiłek silnika, który trzyma maszynę w położeniu plecowym. Grabiański czuje samolot.

Korekta b. staranna. W jednym tylko przypadku zauważyłem błąd. Nad fotografią RWD-8 zamieszczono podpis: „Samolot łącznikowy. Uzbrojenie 1 karabin maszynowy". RWD-8 był samolotem podstawowego wyszkolenia w pilotażu. Używano go w czasie wojny 1939 roku istotnie jako łącznikowego, ale stało się to jedynie z powodu naszego ubóstwa w odpowiedniejsze do tego celu maszyny. Ale to drobnostka. Skąd jednak autor podpisu wynalazł w tym samolociku jeden k.m. i gdzie go w biednym „erwudziaku" ulokował — pozostanie to jego osobistą słodką tajemnicą.

J. KOWNACKI

Kronika Aeroklubów

JEŻÓW

Po sześcioletniej przerwie, w dniu 26 maja br. Szkoła Szybowcowa w Jeżowie wraz z Aeroklubem Jeleniogórskim zorganizowała na swoim terenie pokazy lotnicze. Pomimo przejmującego zimna na pokazy przybyło około 10 000 osób. W dwugodzinnym, ciekawym programie zademonstrowano akrobację samolotową i szybowcową, wyścig szybowca z samolotem, strącanie baloników, skoki spadochronowe, lądowanie samolotów ze stojącym śmigłem oraz interesujące loty modeli na uwięzi, których silniki — o dziwo (!) zaskakiwały na pół obrotu śmigła.

Największym zainteresowaniem cieszyły się oczywiście akrobacje i skoki spadochronowe, a także odrzutowce, które jeleniogórzanie na tej wysokości widzieli po raz pierwszy. Najwięcej radości dzieciom i starszym sprawiło strącanie baloników. Każdy celny „strzał" witany był radosnymi okrzykami tłumu.

Wywiady przeprowadzone nieoficjalnie z publicznością były pełne uznania ze strony widzów dla atrakcyjnego programu i sprawnej organizacji. Loty pasażerskie, urządzone po pokazach dla szczęśliwych posiadaczy premiowanych biletów wstępu, miały powodzenie jak film z Lollobrigidą...

Dzień ten zjednał lotnictwu tysiące nowych sympatyków i kandydatów na szkolenie.

Dzięki pomocy płk. Kazimierskiego oraz płk. Przesławskiego lotnisko było zradiofonizowane, a 200 podchorążych pomogło w utrzymaniu porządku.

E. Adamski

SŁUPSK

Aeroklub Słupski wystartował w tym sezonie zdobywając po raz pierwszy w swej historii 2 diamenty, wszystkie przez pilota F. Szemata. Wyczyny te byłyby z pewnością większe, gdybyśmy dysponowali w tym czasie większą ilością sprzętu. Dzisiaj już mamy wyremontowanego we własnym zakresie „Żurawia" i „Muchę-100". Wszyscy piloci szybowcowi naszego Aeroklubu postanowili w tym roku zaatakować, niedostępną kiedyś dla nas, granicę 300 km.

W tym roku mija dziesięć lat od chwili, gdy pierwsze Walne Zgromadzenie powołało do życia Aeroklub Słupski. W tę historyczną dla nas rocznicę pragniemy nawiązać łączność ze społeczeństwem województwa koszalińskiego. Jesteśmy jedynym w województwie ośrodkiem lotnictwa sportowego. Udaje nam się to coraz lepiej, o czym świadczy wspólne ze społeczeństwem rozwiązanie trudności, udzielanie nam pomocy, wykonywanie drobnych napraw itp. Pomoc finansową mamy ze strony Sądów Powiatowych naszego województwa, a Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Koszalinie na swym ostatnim posiedzeniu zatwierdziło sumę 60 tysięcy złotych na dalszy rozwój aeroklubu.

Te dowody sympatii społeczeństwa do lotnictwa, okazywane właśnie teraz, potwierdzają jeden wniosek, że nasze lotnictwo znalazło właściwą drogę swego rozwoju.

Edward Leuszner

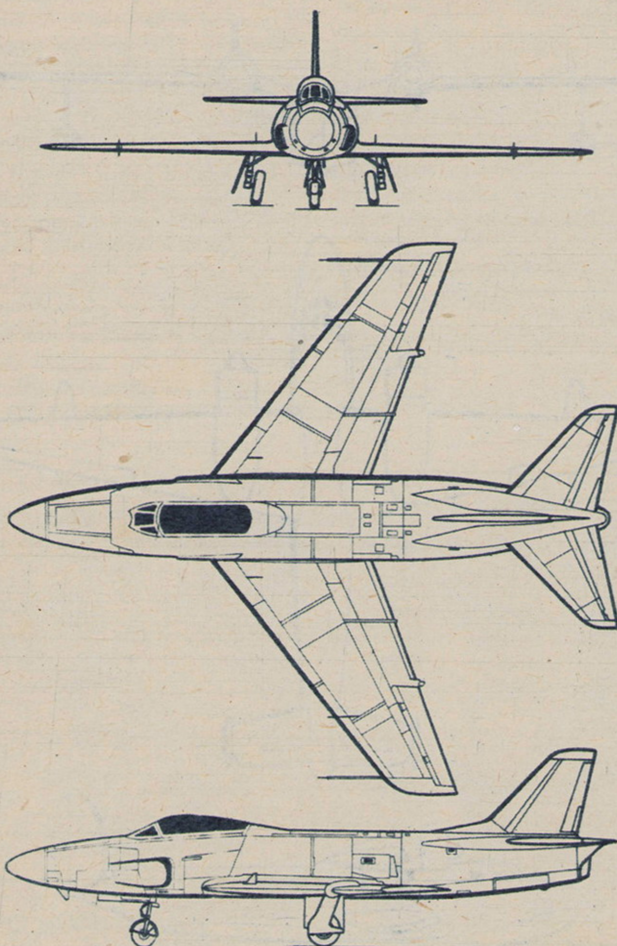
OSTRÓW WLKP.

W dniu 30 maja 57 r. członek Aeroklubu Ostrowskiego pilot Henryk Zydorczak pobił rekord Polski, wykonując lot na jednomiejscowym szybowcu „Jaskółka" po obwodzie trójkąta 300 km na trasie Ostrów-Wrocław Leszno-Ostrów.

Zydorczak jest czołowym pilotem naszego Aeroklubu. Posiada Złotą Odznakę Szybowcową z 3 diamentami i ma na swoim koncie 2 rekordy krajowe na szybowcu 2-miejscowym po trójkącie 200 km i 300 km. Niezależnie od poważnych wyczynów posiada tytuł Mistrza Sportu Szybowcowego. Zarząd Aeroklubu oraz koledzy życzą Zydorczakowi dalszych wyników dla dobra lotnictwa sportowego Polski Ludowej.

Bolesław Hoffman

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



SAAB-32 „LANSEN" ● SZWECJA

W 1948 roku zakłady SAAB podjęły prace nad konstrukcją nowego dwumiejscowego samolotu odrzutowego o licznych przeznaczeniach. 3 listopada 1952 roku prototyp samolotu SAAB-32 „Lansen" odbył swój pierwszy lot. „Lansen" może być stosowany w trzech wersjach: szturmowej jako A-32, myśliwskiej (na każdą pogodę) pod oznaczeniem J-32 i fotograficzno-rozpoznawczej — S-32.

„Lansen" jest dwumiejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem.

Płat posiada klapy na krawędzi spływu Na krawędzi natarcia osadzone są krótkie grzebienie kierujące po jednym z każdej strony.

Kadłub mieści, nieco przed płetwą, ciśnieniową kabinę załogi z miejscami w tandem. Jednoczęściowa osłona z pleksi otwierana na bok. W dziobie kadłuba mieści się bogate wyposażenie elektroniczne. Usterzenie wysokości pływające (ruchomy statecznik), osadzone na specjalnie ukształtowanym kadłubie. Podwozie trójkołowe wciągane w locie.

Silnik RM-5 (budowany w Szwecji z licencji angielski silnik Avon RA-14) o ciągu 4 300 kG z dopalaniem. Wersje J-32 i S-32 są wyposażone w silnik o większym ciągu (Avon RA-28). Silnik jest umieszczony w tylnej części kadłuba, chwyty powietrza — boczne. (JS)

SAAB-S-32 „Lansen", dwuosobowa wersja myśliwca uniwersalnego



DANE TECHNICZNE

Wymiary:		**Osiągi:**	
Rozpiętość	— 13,0 m	Prędkość max.	— 1 200 km/h
Długość	— 14,65 m	Pułap	— 15 000 m
Wysokość	— 5,0 m	Zasięg	— 2 400 km
Ciężary:			
Cięż. w locie	— 10 000 kG		

Zawody powiatowe też ważne

DNIA 26 maja odbyły się powiatowe zawody modeli latających na lotnisku Kościelna-Wieś. W zawodach tych brali udział modelarze z modelarni Aeroklubu Ostrowskiego z Kalisza, modelarni MDK oraz z dwóch modelarni powiatu kaliskiego, a to: Modelarnia przy Szkole Podstawowej w Tkokini-Wielkiej oraz przy Szkole Podstawowej w Opatówku. Razem 51 zawodników było na starcie w klasach I—II i III.

Niestety, w tegorocznych Zawodach nie brały udziału modelarnie przy Szkołach Podstawowych — Kokanin, Piwonice, Stawiszyn oraz Chełmce, a to z powodu niedostarczenia przez „Cezas" materiałów modelarskich.

Pomimo złych warunków atmosferycznych, jak silny wiatr i deszcz — w III klasie uczeń Jerzy Lisiak z Opatówka wykonał swym modelem „Żak" lot 60 sek. Również Ryszard Batko z modelarni MDK w tej samej klasie uzyskał czas 61 sek. Najlepsze czasy w 3 kolejnych lotach uzyskał Lesław Michalski w 3 startach 116 sek.

Duże wrażenie na najmłodszych entuzjastach lotnictwa zrobiły loty pokazowe modeli na uwięzi, które były wykonane przez modelarzy MDK.

Bolesław Hoffman



Pokazy małego lotnictwa w Stalowej Woli

W Stalowej Woli odbyły się w dniu 19 maja br. pokazy modeli latających na uwięzi.

Pierwsza ta impreza na naszym terenie ściągnęła wielu miłośników tego sportu, którzy mieli okazję zapoznać się z dorobkiem naszych modelarzy występujących po raz pierwszy publicznie ze swoimi modelami redukcyjno-latającymi.

Niecodzienną jednak niespodzianką tej imprezy był udział zaproszonych gości z Aeroklubu Mieleckiego. Renata Górska wzbudzała podziw mistrzowskim prowadzeniem modelu tak u widzów zgromadzonych na stadionie, jak i naszych modelarzy, którzy tym przykładem pogłębili jeszcze bardziej swoje zamiłowanie do modelarstwa. Nie szczędził również swoich wysiłków i kolega Górski, który spotykając się z naszymi modelarzami po raz pierwszy z całą życzliwością udzielał im cennych wskazówek opartych na wieloletnim doświadczeniu, a na zakończenie zademonstrował piękne loty swoich modeli.

B. B.

Na zdjęciu: jeden z modeli redukcyjnych samolotu „Zuch" demonstrowany w Stalowej Woli.

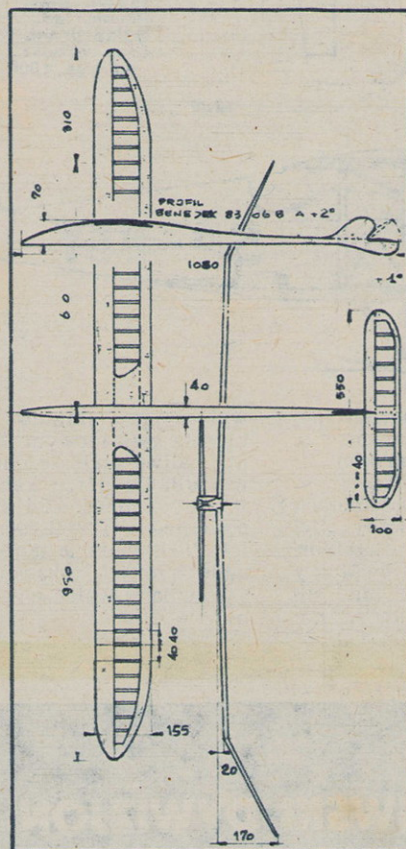
Małe lotnictwo za granicą

● W dniach 4—5 maja odbyły się w Monaco międzynarodowe zawody modeli wodnosamolotów. W kategorii modeli z silnikiem mechanicznym zwyciężył Piazzoli — Włochy — 546 pkt, przed Morscheck'em — NRF — 338 pkt i Bige — Francja — 312 pkt. W kategorii modeli z napędem gumowym zwyciężył Fea — Włochy — 500 pkt, przed Sadorinem — Włochy — 477 pkt i Davinim — Włochy — 427 pkt.

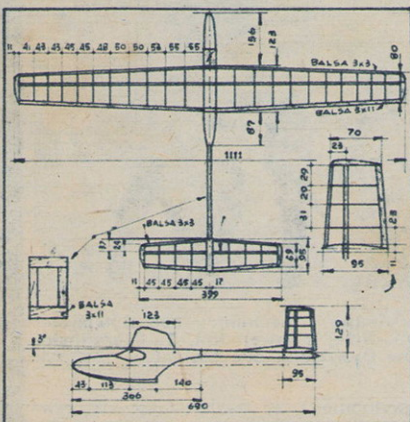
● Na zawodach regionalnych w Grenchen (Szwajcaria) model szybowca startujący z holu 50 m przeleciał odległość 54 km. Jest to nowy rekord szwajcarski.

● Począwszy od stycznia 1958 roku obowiązywać będą nowe przepisy FAI w małym lotnictwie. **Modele gumówek** — ciężar max. gumy 50 G, start z ręki. **Modele z napędem mechanicznym** — max. pojemność silnika 2,5 cm^3, minimalne obciążenie 1 cm^3, pojemność 300 G, minimalne obciążenie powierzchni całkowitej 20 G/dcm^2, maksymalne 50 G/dcm^2, czas pracy silnika 15 sek. Start z ręki. **Modele szybkie na uwięzi** — maksymalna pojemność silnika 2,5 cm^3. Minimalna powierzchnia całkowita 2 dcm^2 na 1 cm^3 pojemności silnika. Maksymalne obciążenie powierzchni całkowitej 100 G/dcm^2, długość linek sterowniczych 15,92 m.

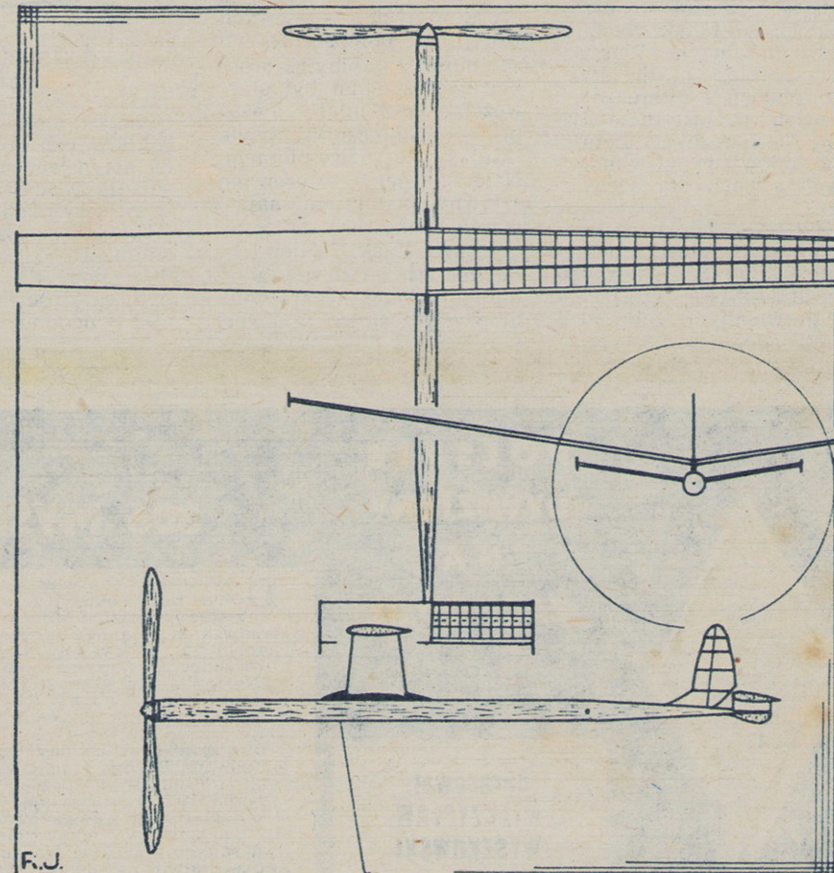
● Zawody modeli szybowców zboczowych rozegrane w kwietniu br. w Bawarii (NRF) należą do ciekawszych imprez tegorocznych. Przede wszystkim dlatego, że na stosunkowo niskim zboczu 30—40 m uzyskiwano bardzo dobre wyniki, a także dlatego, że większość modeli była wyposażona w sterowanie mechaniczne. Udział brały modele A-1, A-2 i bezogonowce. Ilość zawodników — 76. Prędkość wiatru 1—2 m/sek. W kategorii A-2 80% modeli posiadało sterowanie automatyczne. Poza prętem magnetycznym stosowano sterowanie „powietrzne", to znaczy dysza umieszczona w kadłubie kierowała strumień powietrza na ster, powodując zachowanie ustalonego kierunku lotu. Godne uwagi było zastosowanie sterowania prętem magnetycznym u modeli bezogonowych.



● **Powyżej**, szybowiec A-2 konstrukcji Jean Fontaine (Francja) — mistrza Francji na rok 1956. Powierzchnia skrzydeł 28,89 dcm^2, wydłużenie 12,8. Powierzchnia usterzenia wysokości 5 dcm^2 — profil Clark-Y. Ciężar 500 G. Środek ciężkości w 50% głębokości płata. Konstrukcja całkowicie balsowa.



● Obok z lewej — włoski szkolny model szybowca, przeznaczony zarówno do startu z holu, jak i ze zbocza. Konstrukcja całkowicie balsowa z wyjątkiem dźwigarów sosnowych. Wszystkie wymiary zasadnicze podane są na rysunku tego zgrabnego małego szybowca.



● Powyżej — model typu Wakefield, konstrukcji E. Garland'a (Francja). Rozpiętość skrzydeł 1 520 mm, średnia cięciwa 105 mm, powierzchnia skrzydeł 15,7 dcm^2, wydłużenie 14,8, profil skrzydeł typu Busch, kąt nastawienia + 1°, długość 1 130 mm. Rozpiętość usterzenia wysokości — 400 mm, cięciwa — 76 mm, powierzchnia usterzenia wysokości 3,2 dcm^2, kąt nastawienia — 1°. Silnik gumowy. 14 pasm gumy Pirelli 1×6 mm o ciężarze 80 G. Śmigło średnicy 540 i skoku 800 mm. Ciężar całkowity 235 G. Środek ciężkości w 50% głębokości płata. Konstrukcja całkowita balsowa. Automat przymusowego lądowania — lontowy, odchylający usterzenie wysokości. Pokrycie — papier japoński. Uwagę zwraca wielkie wydłużenie płata i śmigło dwułopatowe nieskładane. Na końcach skrzydeł i usterzenia umieszczono małe płyty brzegowe.

„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY
Adres Redakcji: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52.
Telefony: 40061-7, wewn. 85 (sekretarz redakcji), wewn. 82 (sekretariat), wewn. 21 (dział kraj., zagr. i techn.). Red. nacz. tel. 4 24 10.
REDAGUJE ZESPÓŁ
KOLEGIUM REDAKCYJNE: **Jerzy R. Konieczny** — redaktor naczelny, **Jerzy Zarębski** — sekretarz redakcji, **Paweł Elsztein**, inż. **Janusz Wojciechowski**.
CZŁONKOWIE ZESPOŁU: Tadeusz Malinowski, Tadeusz Rejniak, Jadwiga Sarnocińska, Jerzy Staroń, inż. Ryszard Witkowski, Adam Zientek.
Opracowanie graficzne — Stanisław Kopf.

Cena egzemplarza 1,50 zł. Prenumerata: kwartalnie 19,50 zł; półrocznie 39 zł; rocznie 78 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Prenumeratę należy wpłacać do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm^2 — zł 9 za 1 cm^2. Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu P.P. Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

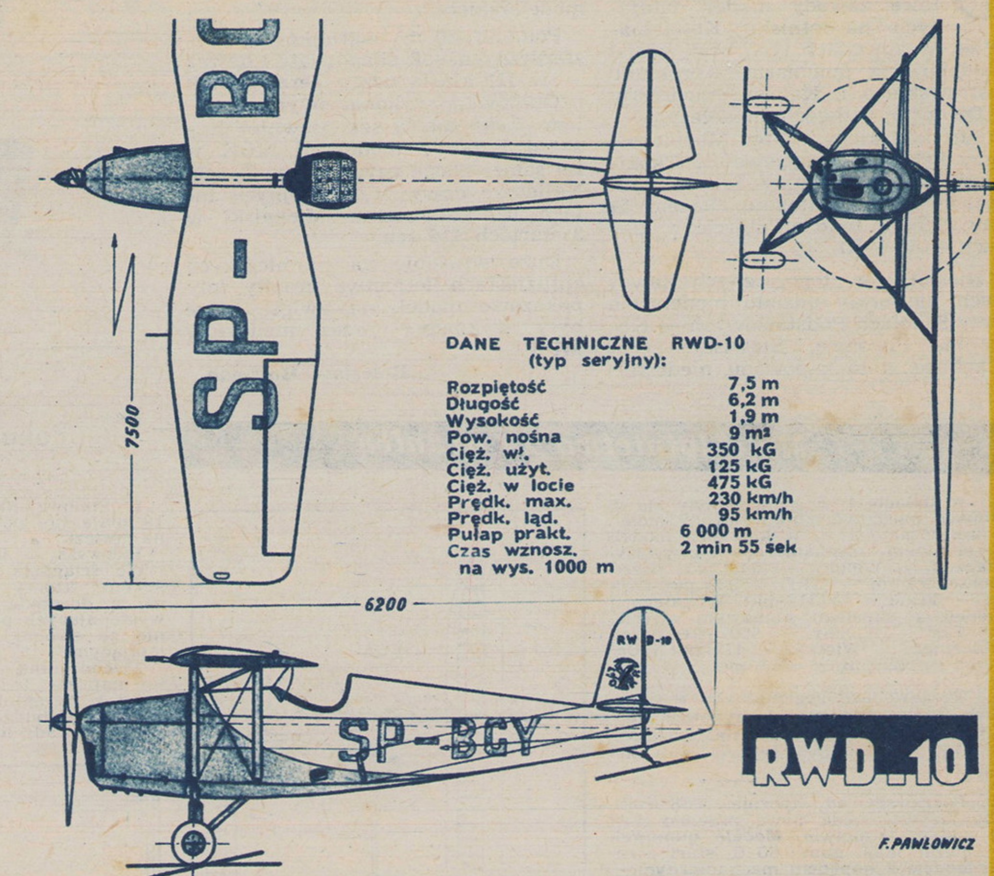
NAKŁAD: 31.030 EGZ. NUMER PODPISANO DO DRUKU 19 CZERWCA 1957 R.

B-88 Zam. 3658/C

RWD-10



RWD-10



DANE TECHNICZNE RWD-10 (typ seryjny):

Rozpiętość	7,5 m
Długość	6,2 m
Wysokość	1,9 m
Pow. nośna	9 m²
Cięż. wł.	350 kG
Cięż. użyt.	125 kG
Cięż. w locie	475 kG
Prędk. max.	230 km/h
Prędk. ląd.	95 km/h
Pułap prakt.	6 000 m
Czas wznosz. na wys. 1000 m	2 min 55 sek

ZAPROJEKTOWANIE samolotu treningowo-akrobacyjnego RWD-10, podyktowane zostało brakiem odpowiedniego samolotu tego typu w aeroklubach w okresie przedwojennym. Prototyp RWD-10, zaopatrzony w silnik Hermes II o mocy 106 KM, po przejściu prób fabrycznych w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych, drobnych przeróbkach i ostatecznych próbach w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa budowany był w mniejszych seriach dla aeroklubów.

Był to górnopłat zastrzałowy konstrukcji mieszanej; kadłub ze spawanych rur stalowych, oprofilowany drewnianymi żebrami i listwami. Płat dwudźwigarowy, konstrukcji całkowicie drewnianej. Pokrycie płata oraz kadłuba płócienne. Płat dzielony w środku, umocowany do piramidki kadłubowej i wsparty z każdej strony parą równoległych zastrzałów z profilowanych stalowych rur. Dla polepszenia widzialności z kabiny, w środkowej części płat był przewężony oraz miał cieńszy profil. Stateczniki kryte sklejką, stery zaś płótnem. Napęd lotek zastosowano sztywny, natomiast napęd sterów odbywał się przy pomocy linek stalowych, biegnących na zewnątrz kadłuba. Podwozie trójgoleniowe, bezosiowe, o amortyzacji olejo-powietrznej w głównych goleniach. Koła balonowe o niskim ciśnieniu typu Dunlop.

W seryjnych samolotach RWD-10 zastosowany był silnik P. Z. Inż. „Junior-4" o mocy 110 KM. Mogły być też stosowane inne silniki podobnej mocy, nie wyłączając silników o układzie gwiazdowym. Zbiornik paliwa umieszczony był w kadłubie przed kabiną i miał pojemność 54 l., co pozwalało na 2-godzinny lot. Na samolocie mógł być umieszczony foto-karabin do szkolenia w walce powietrznej.

Samoloty RWD-10 malowane były na kolor srebrno-czerwony. Dolna powierzchnia płata, kadłuba oraz usterzenia poziomego — czerwone. Znaki rejestracyjne na kadłubie czerwone, na dolnej powierzchni płata — srebrne.

FELIKS PAWŁOWICZ

POLSKIE DYWIZJONY NA ZACHODZIE



Opracował: MIECZYSŁAW WYSZKOWSKI

306 MYŚLIWSKI DYWIZJON TORUŃSKI

DYWIZJON 306 został utworzony w dniu 20 sierpnia 1940 roku, jego dowódcą był D. R. Scott z RAF. Dywizjon sformowany z personelu eskadr myśliwskich 4 pułku Toruńskiego i częściowo Poznańskiego. W kwietniu 1941 roku wszedł w skład utworzonego skrzydła polskiego stacjonowanego w Northolt. Pierwsze zwycięstwo w Anglii w nocy z dnia 10 na 11 maja 1941 r. nad Londynem odniósł kapitan Nowak, zestrzeliwując samolot Heinkel-111.

Dywizjon brał czynny udział w operacjach nad okupowaną Europą i miał wspaniałe rezultaty w walkach powietrznych przeciwko Luftwaffe. Dnia 14 sierpnia 1941 r., osłaniając walczące dywizjony polskie 308 i 315, zaangażował w walkę przeważające siły myśliwców nieprzyjacielskich, zestrzeliwując dwa samoloty Me-109, tracąc jednak 3 pilotów. Akcją swoją ułatwił zwycięstwo dyonom 308 i 315, które zestrzeliły czternaście samolotów Me-109.

Dywizjon brał udział w wypadach nad Francję Północną i z lotu koszącego zniszczył kilkanaście lokomotyw, destylarni i innych celów ziemnych. Ponadto brał udział w osłonie żeglugi i w okresie 7 października 1941 do 4 listopada 1941 r. wykonał 491 patroli nad konwojami w czasie 628 godzin.

W październiku 1941 roku dyon został przezbrojony na samoloty „Spitfire V", a w końcu września 1942 roku na „Spitfire IX", a w marcu 1943 roku na „Mustangi Mk III".

Dywizjon brał udział w osłonie lądowania pod Dieppe, uczestniczył również w osłonach latających fortec lotnictwa USAAF, w wyprawach daleko w głąb Niemiec oraz samego Berlina. Ponadto brał udział w bombardowaniach z lotu nurkowego. Uczestniczył w inwazji kontynentu. W czasie ataku niemieckiego na Londyn zestrzelił 60 latających bomb.

Dywizjon posiadał kolejno 15 dowódców, z których 5 zginęło w walkach. Między innymi dywizjonem dowodzili: 4.9.40 r. T. Rolski, 1.7.41 J. Zaremba, 14.8.41 J. Słoński, 1.9.41 H. Wczelik, 14.4.42 T. Czerwiński, 22.8.42 K. Rutkowski, 1.1.44 S. Łapka, 8.6.44 J. Marciniak, 28.6.44 P. Niemiec, 25.9.44 Zulikowski, 25.5.45 J. Jeka.

W okresie wojny dywizjon wykonał 8 102 loty bojowe, w tym 434 loty dalekiego zasięgu, zestrzeliwując 70 samolotów nieprzyjacielskich na pewno, 16 i ½ prawdopodobnie i 29 uszkadzając. W czasie kampanii wrześniowej 1939 roku myśliwski dywizjon Toruński zestrzelił 21 samolotów niemieckich pewnych i 5 uszkodził. Stracił w tym okresie 2 dowódców dywizjonu — kpt. F. Laskowski zginął w czasie ataku na czołgi i kpt. M. Leśniewski w walce powietrznej. Straty własne: 41 pilotów zabitych.



Wyżej: st. sierż. Krupa i mechanicy 306 Dywizjonu po locie bojowym. Niżej z lewej: kpt. T. Czerwiński, jeden z dowódców Dywizjonu 306 (zginął w 1942 r.).

Dywizjon stacjonował na lotniskach: Church Fenton, Turnhill, Northolt, Speake, Church Stanton, Kirton in Lindsay, Hutton, Cransik, Catterick, Gravesend, Friston, Heston, Wanbert, Homsley South, Ford, Brenzett, Andrewsfield, Coltishall.

Piloci latający w dywizjonie nosili szaliki zielone. Znak dywizjonu: Toruńska kaczka na poznańskim rombie i niedźwiadek wzięty ze znaku dywizjonu angielskiego 605, z którego był pierwszy dowódca angielski.

Święto dywizjonu obchodzone było 4 września